

IGS | P.3

PTV | **GROUP**

31. Oktober 2022

Stadt Nettetal

INTEGRIERTES MOBILITÄTSKONZEPT

Projektmappe zum Schlussbericht

Projekt 21N014

INTEGRIERTES MOBILITÄTSKONZEPT

Stadt Nettetal

Erstellt im Auftrag der Stadt Nettetal

Doerkesplatz 11, 41334 Nettetal

Bearbeitung

Kirstin Borsbach (IGS mbH)
Gina Krämer (IGS mbH)
Michael Vieten (IGS mbH)
Christopher Vogt (IGS mbH)
Jan Malik (PTV Group)
Sebastian Merks (PTV Group)
Julia Groth (P.3 Agentur)
Norbert Schläger (P.3 Agentur)

In Zusammenarbeit mit

Martin Bense (Stadt Nettetal)
Markus Grünh (Stadt Nettetal)
Marco Simons (Stadt Nettetal)
Yannic Wisplinghoff (Stadt Nettetal)

Projektdaten

Laufzeit: MRZ 2021 bis DEZ 2022
Stand: 31.10.2022

Inhaltsverzeichnis

- 1 Vorbemerkung
- 2 Gesamtstädtische Maßnahmen
- 3 Maßnahmen im Stadtteil Breyell
- 4 Maßnahmen im Stadtteil Hinsbeck
- 5 Maßnahmen im Stadtteil Kaldenkirchen
- 6 Maßnahmen im Stadtteil Leuth
- 7 Maßnahmen im Stadtteil Lobberich
- 8 Maßnahmen im Stadtteil Schaag
- 9 Maßnahmensteckbriefe

1 Vorbemerkung

Die vorliegende Projektmappe umfasst den Maßnahmenkatalog sowie die Maßnahmensteckbriefe zum Integrierten Mobilitätskonzept Nettetal.

Der Maßnahmenkatalog enthält die verkehrlichen Maßnahmen für eine zukunftsfähige, bedarfsgerechte und bezahlbare Infrastrukturentwicklung und Mobilitätsversorgung in der Stadt Nettetal.

Die Maßnahmen sind nach Stadtteilen sowie nach den definierten Handlungsfeldern unterteilt. Hierbei ist zu beachten, dass nicht in allen Stadtteilen Maßnahmen für alle sechs Handlungsfelder definiert wurden. Beispielsweise wurden für den Stadtteil Schaag Maßnahmen für die Handlungsfelder Berufs- und Ausbildungsverkehr, Nahmobilität sowie ÖPNV und alternative Mobilitätsformen entwickelt.

Neben den stadtteilbezogenen Maßnahmen wurden weiterhin Maßnahmen definiert, die gesamtstädtisch wirken, wie beispielweise eine Kommunikationskampagne zum Thema Fahrradstraßen. Insgesamt werden für das Nettetal Stadtgebiet 268 Maßnahmen vorgeschlagen. Hiervon wurden für insgesamt 36 Maßnahmen entsprechende Maßnahmensteckbriefe erstellt, die bereits weiterführende Informationen bzw. erste Gestaltungsvorschläge enthalten.

Handlungsfeld	Anzahl Maßnahmen
1 Berufs- und Ausbildungsverkehr	62
2 Freizeit und Tourismus	26
3 Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit	2
4 Nahmobilität	155
5 ÖPNV und alternative Mobilitätsformen	14
6 Wirtschaftsverkehr	9
Anzahl Maßnahmen gesamt	268

2 Gesamtstädtische Maßnahmen

Nr.	Ort	Handlungsfeld	Ausgangslage	Zielsetzung	Maßnahmenbeschreibung	Priorität	Realisierungszeitraum
Handlungsfeld 1 Berufs- und Ausbildungsverkehr							
N1.01	gesamtes Stadtgebiet	Berufs- und Ausbildungsverkehr	Fahrzeuge, die von fossilen Brennstoffen angetrieben werden, belasten die Städte und rufen Gesundheitsrisiken hervor. Ziel der Bundesregierung ist es, dass bis 2030 sieben bis zehn Millionen Elektrofahrzeuge in Deutschland zugelassen sein sollen.	Förderung und Unterstützung der Elektromobilität. Wahrnehmung einer Vorbildfunktion. Ausweitung von Netzwerkarbeit im Bezug auf neue Entwicklungen.	Ausbau der Ladeinfrastruktur und Rahmensetzung für das Thema Elektromobilität in der Stadt Nettetal.	mittel	langfristig
Handlungsfeld 2 Freizeit und Tourismus							
N2.01	gesamtes Stadtgebiet	Freizeit und Tourismus	Nettetal weist viele Naherholungsgebiete in Fuß- und Radwegeentfernung auf. Allerdings wurde seitens der Bürgerschaft die fehlende Pflege der Wege (vor allem der Premiumwanderwege) und die Bewerbung dieser bemängelt.	Förderung Tourismus- und Freizeitverkehre	Umfangreiche Bewerbung und Beschilderung der Wanderwege und Tourismus-Hotspots (vor allem von ÖPNV-Verknüpfungspunkten) Einrichtung von festen Reisebushaltestellen ohne Einschränkungen der Natur, kontinuierliche Wartung der Wanderwege und Wegweisung Attraktivierung der Zuwegung für den Rad- und Fußverkehr	hoch	langfristig
Handlungsfeld 3 Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit							
N3.01	gesamtes Stadtgebiet	Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit	Die Einrichtung von Fahrradstraßen im Nettetaler Stadtgebiet soll durch entsprechende Kampagnen und Öffentlichkeitsarbeit begleitet werden.	Schaffung von Akzeptanz in der Bürgerschaft, Kenntnis über die Bedingungen und Verkehrsregeln in einer Fahrradstraße, Aufklärung über eine stufenweise Umsetzung je nach vorhandenem Straßenraum.	Erarbeitung eines Kommunikationskonzeptes zum Thema Fahrradstraßen und deren Umsetzung im Stadtgebiet	hoch	kontinuierlich
N3.02	gesamtes Stadtgebiet	Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit	Derzeit entstehen viele kritische Situationen durch fehlende Akzeptanz und Bewusstsein für andere Menschen im Straßenraum.	Zur Verbesserung der Verkehrssicherheit sowie der Schaffung von Akzeptanz für die Umsetzung der Maßnahmen des Mobilitätskonzepts, sind Kampagnen und Kommunikationsveranstaltungen zum Thema Mobilität mit der Bürgerschaft sowie verschiedenen verkehrserzeugenden Einrichtungen wie z. B. Schulen, KiTa, das Krankenhaus etc. zu entwickeln.	Erarbeitung eines Kommunikationskonzeptes zum Thema Mobilität (von Kindern und Jugendlichen)	hoch	mittelfristig
Handlungsfeld 4 Nahmobilität							
N4.01	gesamtes Stadtgebiet	Nahmobilität	Die Straßenräume im gesamten Stadtgebiet bieten nicht für jede Verkehrsart sowie deren Ansprüche ausreichend Raum.	Schaffung eines Straßennetzes, welches den Ansprüchen der einzelnen Verkehrsteilnehmenden genügt Erhöhung der Verkehrssicherheit für die einzelnen Verkehrsteilnehmenden Straßen als Räume für Mobilität und Aufenthalt	Realisierung von Vorrangnetzen für den Kfz-, Rad- und Fußverkehr Einführung von Standards hinsichtlich der Breiten	hoch	kontinuierlich
N4.02	gesamtes Stadtgebiet	Nahmobilität	Weite Teile der benutzungspflichtigen Radwege entsprechen nicht den geltenden Regelwerken und weisen Schäden auf.	Bewusstsein für den Radverkehr schaffen, um ein gemeinsames Miteinander zu fördern Förderung des Radverkehrs Entschleunigung des Kfz-Verkehrs	Aufhebung der Benutzungspflicht von gemeinsamen und getrennten Geh-/Radwegen innerorts Prüfung, ob Benutzungsrecht von gemeinsamen Geh-/Radwegen möglich ist	hoch	kurzfristig
N4.03	gesamtes Stadtgebiet	Nahmobilität	In weiten Teilen des Stadtgebiets ist der ruhende Verkehr derzeit nicht sortiert; dadurch können sowohl an Knotenpunkten, Querungsanlagen als auch an Streckenabschnitten Gefahrensituationen entstehen.	Aufgrund des steigenden Flächenbedarfs für den ruhenden Verkehr sind Maßnahmen notwendig, um einen angemessenen Straßenraum für alle Verkehrsarten zu schaffen Sortierung und Bewirtschaftung des ruhenden Verkehrs	Prüfung der Straßenräume auf notwendige Sortierung des Parkraums Grunderwerb für die Anlage von öffentlichen Parkierungsanlagen	hoch	kontinuierlich
N4.04	gesamtes Stadtgebiet	Nahmobilität	Bedarfsgesteuerte Fußgänger-Lichtsignalanlagen führen teilweise zu hohen Wartezeiten für zu Fuß Gehende und Radfahrende	Förderung des Fußverkehrs / Radverkehrs durch Bewusstseinschaffung Attraktivierung von Wegeverbindungen durch Minimieren der Wartezeiten	Prüfung und bei Bedarf Anpassung der Signalschaltung oder des gesamten Knotenpunkts	hoch	langfristig

Nr.	Ort	Handlungsfeld	Ausgangslage	Zielsetzung	Maßnahmenbeschreibung	Priorität	Realisierungszeitraum
N4.05	gesamtes Stadtgebiet	Nahmobilität	Gehwege sind in Nettetal in vielen Straßen zu schmal und erfüllen nicht die Mindestanforderungen; ein Ausbau aller Gehwege ist jedoch nicht möglich. Die Attraktivität des Fußverkehrs hängt zudem von komfortablen Querungssituationen im Straßenraum und der Aufenthaltsqualität ab.	Sicherstellung der Barrierefreiheit im Straßenraum Ermöglichen der sicheren und komfortablen Querung von Fahrbahnen zur Erreichung verschiedener Zielpunkte Erhöhung der Aufenthaltsqualität im Stadtgebiet	Prüfen, in welchen Straßen die Gehwege erweitert werden können Bei Neubavorhaben sind die Belange des Fußverkehrs zu beachten Freihalten der Gehwege von einschränkenden Gegenständen (Pkw, Mülltonnen usw.)	mittel	kontinuierlich
N4.06	gesamtes Stadtgebiet	Nahmobilität	Viele Straßen weisen keine oder nur unzureichende Radverkehrsanlagen auf, gerade in den Kernbereichen wird der Radverkehr bei teilweise erhöhten Geschwindigkeit und erhöhter Belastung im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt. Zusätzlich wird die Attraktivität des Radfahrens von weiteren Faktoren wie der Beleuchtung und vorhandenen Abstellmöglichkeiten beeinflusst.	Einrichtung von sicheren und komfortablen Schulwegen und Verbindungen zwischen den Stadtteilen zur Förderung des Radverkehrs Das Fahrrad soll als Alternative zum privaten Pkw sicher nutzbar sein	Umsetzung des entwickelten Vorrangnetzes für den Radverkehr und Optimierung der Kreuzungssituationen mit dem Kfz-Verkehr Aufwertung der subjektiven Sicherheit durch Installation von Beleuchtungsanlagen und hochwertigen Radabstellanlagen	mittel	langfristig
Handlungsfeld 5 ÖPNV							
N5.01	gesamtes Stadtgebiet	ÖPNV	Fehlende Anbindung von kleineren Ortslagen im Stadtgebiet an das ÖPNV-Liniensystem Unzureichende Bedienung in Tagesrandzeiten	Aufwertung der Erreichbarkeit von kleineren Ortslagen Verdichtung der Taktung des Linienverkehrs Einführung eines 2-stufigen flexiblen Angebots	Ganztägiger On-Demand-Verkehr in Bereichen der Stadt ohne direkte Anbindung an das ÖPNV-Liniennetz Ergänzender Linienverkehr in Schwachverkehrszeiten durch ein überarbeitetes AST	hoch	kurzfristig
Handlungsfeld 6 Wirtschaftsverkehr							
N6.01	gesamtes Stadtgebiet	Wirtschaftsverkehr	Aufgrund der Nähe zu Ballungsräumen (Düsseldorf, Venlo) kommt es im Stadtgebiet stellenweise zu hohen Schwerverkehrsbelastungen. Problematisch ist hier einerseits die Belastung von sensiblen Bereichen und das Abstellen von Lkw an verschiedenen Punkten in der Stadt, die nicht dafür ausgelegt sind.	Senkung der Lärm- und Schadstoffbelastung durch Schwerverkehr in sensiblen Bereichen, Erhöhung der Verkehrssicherheit durch Verhindern der Durchfahrt von Schwerverkehr auf Schulwegen und im Zentrumsbereich	Frühzeitiges Umlenken von Schwerverkehr; zusätzlich Anordnung von Durchfahrtsverboten an sensiblen Bereichen.	hoch	mittelfristig
N6.02	gesamtes Stadtgebiet	Wirtschaftsverkehr	Paketdienste und Lieferverkehre belasten insbesondere Wohnquartiere und Kernbereiche. Durch hohes Schwerverkehrsaufkommen entstehen einerseits Lärm- und Schadstoffbelastungen und andererseits Sicherheitsdefizite im Straßenraum. Gleichzeitig sind Lieferverkehre unabdingbar für das Leben einer Stadt.	Reduzierung des Schwerverkehrsaufkommens durch Lieferfahrzeuge und Paketdienste Sicherstellung der alltäglichen Versorgung von kleineren Ortslagen	Umsetzung verschiedener Maßnahmen zur Reduzierung der Schwerverkehre durch Schaffung von Alternativen wie Paketstationen, Lieferdienste etc.	mittel	langfristig

3 Maßnahmen im Stadtteil Breyell

Nr.	Ort	Straße	Abschnitt	Handlungsfeld	Hinweis	Maßnahme	Umsetzung	Zusätzliche oder Alternative Maßnahme	Konflikt / Voraussetzung	Priorität	Realisierungszeitraum
Handlungsfeld 1 Berufs- und Ausbildungsverkehr											
B1.01	Breyell	Dülkener Straße	AS Breyell bis Hausnummer 71	Berufs- und Ausbildungsverkehr	Gleichmäßige Geschwindigkeit vorsehen, um Knotenpunkt und Zufahrten zu entlasten (Anmerkung im Wegedetektiv)	Reduzierung zulässige Höchstgeschwindigkeit	Anordnung Tempo 50		Rücksprache mit übergeordnetem Straßenbaulasträger notwendig	mittel	mittelfristig
B1.02	Breyell	Baerlo	Bereich Knotenpunkt Baerlo / Blumental	Berufs- und Ausbildungsverkehr	Weg zur KiTa und Naherholungsgebieten Ermöglichen einer sicheren Querung der Kreisstraßen Hinweise zu unsicherer Querungssituation im Wegedetektiv	Reduzierung zulässige Höchstgeschwindigkeit	Anordnung Tempo 50		Rücksprache mit übergeordnetem Straßenbaulasträger notwendig	hoch	mittelfristig
B1.03	Breyell	Josefstraße	zwischen Christian-Rötzel-Allee und Zufahrt Bahnhof	Berufs- und Ausbildungsverkehr	Hinweis auf kritische Stelle im Schulwegplan unübersichtliche Situation mit Bahnhofszufahrt und -zugang Bahnübergang und Querungssituation in Richtung Schule	Schulwegsicherung	Geschwindigkeitsdämpfende Maßnahmen (Einengung des Straßenraums)			hoch	kurzfristig
B1.04	Breyell		Bereich Wohnquartier Gesamtschule Breyell	Berufs- und Ausbildungsverkehr	hoher Parkdruck vereengte Straßenraumsituationen Sicherung des Schulverkehrs	Erhöhung Verkehrssicherheit	Parkraumkonzept für Quartier im Bereich der Schule		Flächenverfügbarkeit	mittel	langfristig
B1.05	Breyell	Umgehung Ortszentrum	zwischen Bieth und Felderend	Berufs- und Ausbildungsverkehr	Vorentwurf zur Querspange liegt vor, bietet Entlastung für den Unfall- und Lärmauffälligen Kernbereich, direkte Anbindung an den Bahnhof aus Richtung Osten	Verkehrsführung	Umsetzung des Vorentwurfs zur Querspange in Breyell bis Felderend		Rücksprache mit übergeordnetem Straßenbaulasträger notwendig; Linienbusverkehr, Flächenverfügbarkeit	hoch	langfristig
B1.06	Breyell	Josefstraße / Lotzstraße		Berufs- und Ausbildungsverkehr	Eingeschränkte Sichtbeziehung	Erhöhung Verkehrssicherheit	Anbringung Verkehrsspiegel			mittel	kurzfristig
B1.07	Breyell	Lötscher Weg	Gewerbegebiet	Berufs- und Ausbildungsverkehr	Flächendeckend Ladesäulen schaffen	Förderung Elektromobilität	Errichtung Ladesäule		Stromzufuhr	niedrig	mittelfristig
B1.08	Breyell	Lambertmarkt	Lambertmarkt	Berufs- und Ausbildungsverkehr	Zentralen Bereich als Mobilitätshub ausbilden, Förderung von Elektromobilität	Förderung Elektro- und Nahmobilität, Fahrradabstellanlagen, Reduzierung Kurier-, Express- und Paket-Verkehr	Errichtung Ladestation E-Bikes und Kfz (Quartiers-Hub), Paketstation	Erweiterung Radabstellanlagen	Flächenverfügbarkeit	niedrig	mittelfristig
B1.09	Breyell	Lobbericher Straße	Lobbericher Straße / Berg	Berufs- und Ausbildungsverkehr	Vorrangnetz des Radverkehrs Sichere Querung im Verlauf eines Schulwegs Unterstützung der geplanten Tempo-30-Regelung durch Entschleunigung des Kfz-Verkehrs	Querungsanlage	Querung einrichten		Rücksprache mit übergeordnetem Straßenbaulasträger notwendig; Linienbusverkehr	mittel	mittelfristig
B1.10	Breyell	Dyck	L 373 / B 509 / A 61	Berufs- und Ausbildungsverkehr	Freier Rechtsabbieger Hohe Geschwindigkeit nicht gesicherter Linksabbieger UHS an südlicher Zufahrt	Erhöhung Verkehrssicherheit	Anpassung beider Autobahnzufahrten, auch im Hinblick auf den Radverkehr		Rücksprache mit übergeordnetem Straßenbaulasträger notwendig	hoch	mittelfristig
B1.11	Breyell	Bahnhof	Neuer P&R-Parkplatz	Berufs- und Ausbildungsverkehr, Wirtschaftsverkehr	Im Zusammenarbeit mit der DB soll hier ein ansprechender Zustiegspunkt mit sicheren Abstellanlagen geschaffen werden.	Förderung Elektromobilität, Reduzierung Kurier-, Express- und Paket-Verkehr	Errichtung Ladestation E-Bikes und Kfz, Paketstation	Einrichtung Mobilstation	Zuständigkeit liegt bei der Deutschen Bahn	hoch	langfristig

Nr.	Ort	Straße	Abschnitt	Handlungsfeld	Hinweis	Maßnahme	Umsetzung	Zusätzliche oder Alternative Maßnahme	Konflikt / Voraussetzung	Priorität	Realisierungszeitraum
Handlungsfeld 2 Freizeit und Tourismus											
B2.01	Breyell	Bahnhof	zwischen Bahnhof und Lindenallee	Freizeit und Tourismus	Wegweisende Beschilderung zur Verbindung vom Bahnhof Breyell zu angrenzenden Naherholungsgebieten	Aufwertung der Erreichbarkeit von Naherholungsgebieten	Wegweisung für den Radverkehr prüfen	Lindenallee für Radverkehr attraktivieren (Fahrradstraße prüfen)	Rücksprache mit übergeordnetem Straßenbaulasträger notwendig; Linienbusverkehr	niedrig	kurzfristig

Nr.	Ort	Straße	Abschnitt	Handlungsfeld	Hinweis	Maßnahme	Umsetzung	Zusätzliche oder Alternative Maßnahme	Konflikt / Voraussetzung	Priorität	Realisierungszeitraum
Handlungsfeld 4 Nahmobilität											
B4.01	Breyell	Ritzbruch / Leutherheide		Nahmobilität	eingeschränkte Verkehrssicherheit und erhöhte Geschwindigkeiten (Anmerkung Wegedetektiv) Unterbindung von Durchgangsverkehren im Wohngebiet	Erhöhung Verkehrssicherheit	Einrichtung eines Verkehrsberuhigten Bereichs	Lkw-Durchfahrtsverbot (Anlieger frei) Geschwindigkeitsdämpfende Maßnahmen	Notwendige Straßenbaumaßnahmen	niedrig	langfristig
B4.02	Breyell	Kölnener Straße (L 29)	Höhe Zufahrt Heier Weg	Nahmobilität	Übergang Radhauptroute zu Radvorrangroute, dabei Kreuzung einer Landesstraße	Querungsanlage	Querung einrichten		Rücksprache mit übergeordnetem Straßenbausträger notwendig	niedrig	langfristig
B4.03	Breyell		Bereich Zentrum und Loirfeld und Am Kastell im Bereich des Friedhofs	Nahmobilität	umliegende verkehrssensible Einrichtungen Hinweis auf kritische Stelle im Schulwegplan Aufwertung der Erreichbarkeit des Friedhofs	Tempo 30 innerorts	Anordnung Tempo 30		Rücksprache mit übergeordnetem Straßenbausträger notwendig; Linienbusverkehr	hoch	kurzfristig
B4.04	Breyell	Lobbericher Straße	zwischen Dohrstraße und Kreisverkehr L 29 / Lobbericher Straße	Nahmobilität	Vorrangroute für den Radverkehr Lobbericher Straße wirkt als Barriere zwischen Schule und Wohnbereichen Unfallhäufungslinie nach M Uko vorgeschlagene Maßnahme im Lärmaktionsplan	belebte Ortszentren	Anordnung Tempo 30	Neusortierung Parkraum	Rücksprache mit übergeordnetem Straßenbausträger notwendig; Linienbusverkehr	hoch	kurzfristig
B4.05	Breyell	Johann-Peters-Straße	zwischen Gerhart-Hauptmann-Straße und Durchgang Berg	Nahmobilität	Umlaufgitter zu schmal (Anmerkung im Wegedetektiv)	Attraktivierung Nahmobilität	Anpassung der Durchfahrtsbreite des Umlaufgittes	Entfernen Umlaufgitter		niedrig	kurzfristig
B4.06	Breyell	Bereich Onnert / Beek		Nahmobilität	Verringerung von Durchgangsverkehren Radvorrangroute zwischen Breyell und Lobberich	Attraktivierung Nahmobilität	Fahrradstraße		Ruhender Verkehr	hoch	mittelfristig
B4.07	Breyell	Dohrstraße	zwischen Schmaxbruch und Alte Dohrstraße	Nahmobilität	Vorrangroute für den Radverkehr parallele Vorzugslösung zu Biether Straße keine Fläche für sichere Radverkehrsführung auf Biether Straße	Attraktivierung Nahmobilität	Fahrradstraße		Ruhender Verkehr	hoch	kurzfristig
B4.08	Breyell	Schmaxbruch	zwischen Bieth und Dohrstraße	Nahmobilität	Vorrangroute für den Radverkehr parallele Vorzugslösung zu Biether Straße keine Fläche für sichere Radverkehrsführung auf Biether Straße	Attraktivierung Nahmobilität	Fahrradstraße		Ruhender Verkehr	hoch	kurzfristig
B4.09	Breyell	Berg	zwischen Speck und L 29	Nahmobilität	Hinweis auf kritische Stelle im Schulwegplan Verhindern von Verkehrsverlagerungen von Schaager Straße infolge der Einrichtung einer Fahrradstraße auf der Schaager Straße	Schulwegsicherung	Geschwindigkeitsdämpfende Maßnahmen			niedrig	langfristig
B4.10	Breyell	Dülkener Straße	zwischen Lötsch und Lötscher Weg	Nahmobilität	gefährliche Querungen für Fuß- und Radverkehr durch erhöhte Geschwindigkeit zwischen den Knotenpunkten Querungssituation liegt zwischen Breyell und Autobahnanschluss	Erhöhung Verkehrssicherheit	Querungen einrichten	Geschwindigkeitsdämpfende Maßnahmen (insbesondere im Knotenpunktbereich)	Rücksprache mit übergeordnetem Straßenbausträger notwendig	hoch	mittelfristig
B4.11	Breyell	Lobbericher Straße / Haagstraße	Lobbericher Straße / Haagstraße	Nahmobilität	Vorrangnetz des Radverkehrs erwartete Verkehrsverlagerung von der Schaager Straße infolge der dortigen vorgeschlagenen Fahrradstraße	Erhöhung Verkehrssicherheit	Einrichten von ARAS		Rücksprache mit übergeordnetem Straßenbausträger notwendig	hoch	kurzfristig

Nr.	Ort	Straße	Abschnitt	Handlungsfeld	Hinweis	Maßnahme	Umsetzung	Zusätzliche oder Alternative Maßnahme	Konflikt / Voraussetzung	Priorität	Realisierungszeitraum
B4.12	Breyell	Bieth	Bieth / Kölner Straße	Nahmobilität	Fehlende Aufstellflächen für den Radverkehr Radweg endet an Ortseingang fehlender Übergang auf einseitigen Radweg Abschnitt aus Richtung Breyell liegt auf Radvorrangroute	Attraktivierung Radverkehr	Anpassung Knotenpunkt und Streckenführung zur Förderung des Radverkehrs aus Richtung Breyell kommend	Einrichten von ARAS	Rücksprache mit übergeordnetem Straßenbaulasträger notwendig	hoch	langfristig
B4.13	Breyell	L 29 / L 373	L 29 / L 373	Nahmobilität	derzeit Bedarfsampel Maßnahme im Radverkehrskonzept des Kreis Viersen	Anpassung Knotenpunktführung	Optimierung Signalsteuerung		Rücksprache mit übergeordnetem Straßenbaulasträger notwendig	niedrig	kurzfristig
B4.14	Breyell	Baerlo	Baerlo / Weberstraße	Nahmobilität	Verbindung von Wohnbereichen mit KiTa und Naherholungsgebieten Entschleunigung des Kfz-Verkehrs Ermöglichen einer sicheren Querung über die Kreisstraße	Querungsanlage	Querung einrichten		Rücksprache mit übergeordnetem Straßenbaulasträger notwendig; Linienbusverkehr	hoch	mittelfristig
B4.15	Breyell	Biether Straße	Hausnummer 24	Nahmobilität	bauliche Fahrbahnverswenkung vorhanden weitere Entschleunigung des Kfz-Verkehrs durch Einrichten einer Querungsanlage	Querungsanlage	Querung einrichten		Rücksprache mit übergeordnetem Straßenbaulasträger notwendig	hoch	kurzfristig
B4.16	Breyell	Am Kastell	Hausnummer 32	Nahmobilität	sicherer Übergang von einseitigem gemeinsamen Geh- und Radweg über die Kreisstraße notwendig	Querungsanlage	Querung einrichten		Flächenverfügbarkeit	mittel	mittelfristig
B4.17	Breyell	Am Kastell	Parkplatzfläche Loirfeld	Nahmobilität	Aufwertung der Erreichbarkeit des Friedhofs Entschleunigung des Kfz-Verkehrs zur Ermöglichen einer sicheren Querung der Kreisstraße	Querungsanlage	Querung einrichten		Rücksprache mit übergeordnetem Straßenbaulasträger notwendig	hoch	kurzfristig
B4.18	Breyell	Lobbericher Straße / Schaager Straße	Knotenpunkt Lobbericher Straße / Schaager Straße	Nahmobilität	Vorrangroute für den Radverkehr zwischen Schaag und Lobberich sichere Überführung des Radverkehr aus Süden kommend in Richtung Lobberich über Onnert notwendig	Anpassung Knotenpunktführung	Anpassung Knotenpunkt		Rücksprache mit übergeordnetem Straßenbaulasträger notwendig	hoch	kurzfristig
B4.19	Breyell	Ritzbruch	Hausnummer 33	Nahmobilität	ungesicherter Ortseingang für den Fuß- und Radverkehr keine Entschleunigung des Kfz-Verkehrs bei Ortseinfahrt vorhanden	Sicherung Ortseingang	Sicherung Ortseingang für den Rad- und Fußverkehr		Rücksprache mit übergeordnetem Straßenbaulasträger notwendig	hoch	mittelfristig
B4.20	Breyell	Natt	Hausnummer 21a	Nahmobilität	Vorrangnetz des Radverkehrs ungesicherter Ortseingang Maßnahme im Radverkehrskonzept des Kreis Viersen	Sicherung Ortseingang	Sicherung Ortseingang für den Rad- und Fußverkehr		Rücksprache mit übergeordnetem Straßenbaulasträger notwendig	hoch	mittelfristig
B4.21	Breyell	Kölner Straße	Bieth Hausnummer 32a	Nahmobilität	Vorrangnetz für den Radverkehr ungesicherter Ortseingang für den Fuß- und Radverkehr keine Entschleunigung des Kfz-Verkehrs bei Ortseinfahrt vorhanden	Sicherung Ortseingang	Sicherung Ortseingang für den Rad- und Fußverkehr		Rücksprache mit übergeordnetem Straßenbaulasträger notwendig	hoch	langfristig
B4.22	Breyell	Lobbericher Straße / Dülkener Straße		Nahmobilität	ungünstige Abbiegeradien, auffällige Unfallsituation Anmerkungen im Wegedetektiv bezüglich der Verkehrssicherheit, Schaffung einer Möglichkeit, den Radverkehr nach dem Kreisverkehr sicher auf die Fahrbahn zu führen	Erhöhung Verkehrssicherheit	Umbau Knotenpunkt	Einrichtung einer Fahrradschleuse	Rücksprache mit übergeordnetem Straßenbaulasträger notwendig	hoch	mittelfristig
B4.23	Breyell	Busch	im Bereich der Hausnummer 18	Nahmobilität	Vorrangnetz des Radverkehrs Radverbindung Krefeld - Venlo	Querungsanlage	Führung des Radverkehrs im Querungsbereich der Kreisstraße (Bau einer Überführung prüfen)	Anordnung Tempo 50 im Querungsbereich	Rücksprache mit übergeordnetem Straßenbaulasträger notwendig	niedrig	langfristig

Nr.	Ort	Straße	Abschnitt	Handlungsfeld	Hinweis	Maßnahme	Umsetzung	Zusätzliche oder Alternative Maßnahme	Konflikt / Voraussetzung	Priorität	Realisierungszeitraum
B4.24	Breyell	Felderend	Höhe Zufahrt KiTa	Nahmobilität	einseitig kein Gehweg vorhanden Sicherstellen der Erreichbarkeit der KiTa	Querungsanlage	Querung einrichten		Rücksprache mit übergeordnetem Straßenbaulastträger notwendig	hoch	mittelfristig

Nr.	Ort	Straße	Abschnitt	Handlungsfeld	Hinweis	Maßnahme	Umsetzung	Zusätzliche oder Alternative Maßnahme	Konflikt / Voraussetzung	Priorität	Realisierungszeitraum
Handlungsfeld 5 ÖPNV											
B5.01	Breyell	Natt	zwischen Bracht und Lambertimarkt	ÖPNV und alternative Mobilitätsformen	Verlängerung Linie 64 zur Anbindung Natt/Gier	Anpassung Linienweg	Anpassung Linienweg		Rücksprache mit Kreis Viersen bezüglich Umlaufzeitverlängerung und Streckenführung	niedrig	mittelfristig
B5.02	Breyell	L 387	zwischen L 29 und Hubertusstraße	ÖPNV und alternative Mobilitätsformen	Verlagerung der Linie 95 auf klassifiziertes Netz statt Schulweg	Anpassung Linienweg	Anpassung Linienweg		Rücksprache mit Kreis Viersen bezüglich Umlaufzeitverlängerung und Streckenführung	niedrig	mittelfristig
B5.03	Breyell	Baerlo	K 3 / Weberstraße	ÖPNV und alternative Mobilitätsformen	Ortslage ohne ÖPNV-Anbindung	Einrichtung Bushaltepunkt	Einrichtung Bushaltepunkt		Rücksprache mit Kreis Viersen; Flächenverfügbarkeit	mittel	mittelfristig
B5.04	Breyell	Natt	Hausnummer 5a	ÖPNV und alternative Mobilitätsformen	Ortslage ohne ÖPNV-Anbindung	Einrichtung Bushaltepunkt (in Verbindung mit vorgeschlagener Verlängerung der Linie 64)	Einrichtung Bushaltepunkt		Rücksprache mit Kreis Viersen; Flächenverfügbarkeit	niedrig	mittelfristig
B5.05	Breyell	Felderend	Bahnunterführung	ÖPNV und alternative Mobilitätsformen	Anbindung Bahnhof	Einrichtung Bushaltepunkt	Einrichtung Bushaltepunkt (in Verbindung mit Umlegung der Linie 95)		Rücksprache mit Kreis Viersen; Flächenverfügbarkeit	niedrig	mittelfristig

4 Maßnahmen im Stadtteil Hinsbeck

Nr.	Ort	Straße	Abschnitt	Handlungsfeld	Hinweis	Maßnahme	Umsetzung	Zusätzliche oder Alternative Maßnahme	Konflikt / Voraussetzung	Priorität	Realisierungszeitraum
Handlungsfeld 1 Berufs- und Ausbildungsverkehr											
H1.01	Hinsbeck	Parkstraße	Parkplatz Hotel Josten	Berufs- und Ausbildungsverkehr	Flächendeckend Ladesäulen schaffen	Förderung Elektromobilität	Errichtung Ladesäule		Stromzufuhr	mittel	kurzfristig
H1.02	Hinsbeck	Oirlicher Straße		Berufs- und Ausbildungsverkehr	Flächendeckend Ladesäulen schaffen	Förderung Elektromobilität	Errichtung Ladesäule		Stromzufuhr	niedrig	mittelfristig
H1.03	Hinsbeck	Johannesstraße / Landstraße	L 373 / K 1	Berufs- und Ausbildungsverkehr	Unfallhäufungsstelle nach M Uko freier Rechtsabbieger und unsicher geführte Linksabbieger als Gefahrenquelle Maßnahme im Radverkehrskonzept des Kreis Viersen	Erhöhung Verkehrssicherheit	Anpassung Signalsteuerung	Umbau zu Kreisverkehr prüfen	Rücksprache mit übergeordnetem Straßenbausträger notwendig	hoch	kurzfristig

Nr.	Ort	Straße	Abschnitt	Handlungsfeld	Hinweis	Maßnahme	Umsetzung	Zusätzliche oder Alternative Maßnahme	Konflikt / Voraussetzung	Priorität	Realisierungszeitraum
Handlungsfeld 2 Freizeit und Tourismus											
H2.01	Hinsbeck	An Haus Bey	zwischen L 373 und Infozentrum	Freizeit und Tourismus	Attraktivierung der Verbindung zwischen Wanderwegen, ÖPNV-Haltepunkten, Kfz-Stellplätzen und einer Radverleihstation	Verbesserung Erreichbarkeit	Attraktivierung der Verbindung für Nahmobilität			hoch	langfristig
H2.02	Hinsbeck	Schlöp	L 373 / Schlöp	Freizeit und Tourismus	Förderung der Elektromobilität und Intermodalität im Bereich von Wanderwegen und angrenzend an einen Bushaltepunkt	Förderung Elektro- und Nahmobilität, Fahrradabstellanlagen	Errichtung Ladestation E-Bikes und Kfz, Quartiers-Hub (Sammelstelle Leihräder)	Erweiterung Fahrradabstellanlagen und Kfz-Parkplatz	Flächenverfügbarkeit, privater Eigentümer	mittel	mittelfristig
H2.03	Hinsbeck	Krickenbecker Allee	Infozentrum Krickenbecker Seen	Freizeit und Tourismus	Schaffung eines Platzes zur Förderung der Intermodalität im Bereich eines Kfz-Parkplatzes und einer Leihradstation	Förderung Elektro- und Nahmobilität, Fahrradabstellanlagen	Ladestation E-Bikes und Kfz, Quartiers-Hub (Sammelstelle Leihräder)	Erweiterung Radabstellanlagen	Stromzufuhr, Flächenverfügbarkeit	mittel	kurzfristig
H2.04	Hinsbeck	Heide 1 / Oberstraße	Heide 1 / Oberstraße	Freizeit und Tourismus	Förderung der Intermodalität im Bereich von verschiedenen Freizeitangeboten	Förderung Elektro- und Nahmobilität, Fahrradabstellanlagen	Ladestation E-Bikes, Einbindung in alternativen ÖPNV	Erweiterung Radabstellanlagen	Stromzufuhr, Flächenverfügbarkeit	mittel	mittelfristig
H2.05	Hinsbeck	Hinsbecker Straße	L 373 / Wanderweg	Freizeit und Tourismus	Verbindung von unterschiedlichen Wanderwegen miteinander Ermöglichen der Querung einer viel befahrene Landesstraße mit hohen Geschwindigkeiten	Querungsanlage	Querung einrichten		Rücksprache mit übergeordnetem Straßenbaulastträger notwendig	niedrig	langfristig
H2.06	Hinsbeck	Hinsbecker Straße	L 373 / Schlöp	Freizeit und Tourismus	Verbindung von Wanderwegen von Schlossallee Erreichbarkeit des Bushaltepunkts erhöhen Anbindung NSG Krickenbecker Seen	Querungsanlage	Querung einrichten		Rücksprache mit übergeordnetem Straßenbaulastträger notwendig	hoch	mittelfristig
H2.07	Hinsbeck	Krickenbecker Allee	Krickenbecker Allee / Schloßstraße	Freizeit und Tourismus	Vorrangnetz des Radverkehrs notwendige Querung der Krickenbecker Allee zum einseitigen gemeinsamen Geh- und Radweg	Querungsanlage	Querung einrichten			mittel	mittelfristig
H2.08	Hinsbeck	Voursenbeck (K 1)	Übergang Wanderparkplatz Kovermühle	Freizeit und Tourismus	unsichere Querungssituation im Bereich des Wanderparkplatzes Kovermühle notwendige Querung einer Kreisstraße	Querungsanlage	Querung einrichten		Rücksprache mit übergeordnetem Straßenbaulastträger notwendig	niedrig	langfristig

Nr.	Ort	Straße	Abschnitt	Handlungsfeld	Hinweis	Maßnahme	Umsetzung	Zusätzliche oder Alternative Maßnahme	Konflikt / Voraussetzung	Priorität	Realisierungszeitraum
Handlungsfeld 4 Nahmobilität											
H4.01	Hinsbeck	Hübeck	zwischen Büschen und Stadtgrenze	Nahmobilität	schmaler Straßenraum im Verlauf der Vorrangroute für den Radverkehr in Richtung Grefrath	Attraktivierung Radverkehr	Attraktivierung der Verbindung für Nahmobilität			hoch	mittelfristig
H4.02	Hinsbeck	Schloßstraße	zwischen Krickenbecker Allee und Wankumer Straße	Nahmobilität	Vorrangroute Radverkehr als Ost-West-Verbindung Anbindung Hinsbeck an NSG Krickenbecker Seen Einschränkungen durch ruhenden Verkehr Hinweis aus Schulwegplan	Attraktivierung Nahmobilität	Fahrradstraße		Ruhender Verkehr	mittel	mittelfristig
H4.03	Hinsbeck	Kernbereich Hinsbeck	Landstraße / Hauptstraße / Markt	Nahmobilität	Aufwertung Erreichbarkeit unterschiedlicher Zielpunkte im Kernbereich stellenweise Gehwegbreiten unter 2,50 m auf Haupttrouten des Fußverkehrs, schmaler und unübersichtlicher Straßenraum im Kurvenbereich und an der Schule	Tempo 30 innerorts	Geschwindigkeitsdämpfende Maßnahmen (Anordnung Tempo 30, wenn möglich)		Rücksprache mit übergeordnetem Straßenbaulastträger notwendig; Linienbusverkehr	hoch	kurzfristig
H4.04	Hinsbeck	Grefrather Straße	In Ortslage Büschen	Nahmobilität	stellenweise keine Gehwege, Entschleunigung des Kfz-Verkehrs, Sicherung der Ortslage für Rad- und Fußverkehr, Querung der Ortslage liegt im Verlauf der Vorrangroute für den Radverkehr zwischen Hinsbeck und Grefrath	Tempo 30 innerorts	Geschwindigkeits-dämpfende Maßnahmen (Anordnung Tempo 30, wenn möglich)		Rücksprache mit übergeordnetem Straßenbaulastträger notwendig	hoch	langfristig
H4.05	Hinsbeck	Johannesstraße / Schloßstraße	Johannesstraße / Schloßstraße	Nahmobilität	Vorrangnetz des Radverkehrs fehlende sichere Abbiegeflächen für Radverkehr auf Kreisstraße bei Tempo 50	Erhöhung Verkehrssicherheit	Aufstellfläche für das Linksabbiegen für den Radverkehr einrichten		Rücksprache mit übergeordnetem Straßenbaulastträger notwendig	hoch	kurzfristig
H4.06	Hinsbeck	Markt	Schloßstraße / Markt	Nahmobilität	Vorrangnetz des Radverkehrs zwischen Grefrath und Krickenbecker Allee Entschleunigung in Ortsmitte von Hinsbeck unterstützen	Attraktivierung Nahmobilität	Optimierung der Querungssituation für den Radverkehr in Folge der Weiterführung der Fahrradstraße prüfen		Rücksprache mit übergeordnetem Straßenbaulastträger notwendig	mittel	mittelfristig
H4.07	Hinsbeck	Johannesstraße	Höhe EDEKA	Nahmobilität	Aufwertung der Erreichbarkeit der Nahversorgungseinrichtung und gleichzeitig Schaffung einer Anbindung zwischen Wohngebiet und Grünfläche Entschleunigung des Kfz-Verkehrs	Querungsanlage	Querung einrichten		Rücksprache mit übergeordnetem Straßenbaulastträger notwendig	hoch	kurzfristig
H4.08	Hinsbeck	Wankumer Straße	Friedhof Hinsbeck	Nahmobilität	ungesicherter Ortseingang für den Fuß- und Radverkehr fehlende Entschleunigung des Kfz-Verkehrs	Sicherung Ortseingang	Querung einrichten		Rücksprache mit übergeordnetem Straßenbaulastträger notwendig	hoch	mittelfristig
H4.09	Hinsbeck	Voursenbeck	K 1 / Glabbach	Nahmobilität	unsichere Querungssituation auf Kreisstraße, Verbindung Ortslagen mit NSG Krickenbecker Seen	Querungsanlage	Querung einrichten		Rücksprache mit übergeordnetem Straßenbaulastträger notwendig	niedrig	langfristig
H4.10	Hinsbeck	Grefrather Straße	K 30 / Büschen	Nahmobilität	Vorrangroute für den Radverkehr keine Querungsmöglichkeit oder Gehwege in der Ortslage vorhanden Entschleunigung des Kfz-Verkehrs zur Erhöhung der Verkehrssicherheit	Querungsanlage	Querung einrichten		Rücksprache mit übergeordnetem Straßenbaulastträger notwendig	hoch	kurzfristig
H4.11	Hinsbeck	Hauptstraße	Höhe Parkplatz	Nahmobilität	Verbindung Parkplatz mit umliegenden Einrichtungen, Entschleunigung des Kfz-Verkehrs		Querung einrichten		Rücksprache mit übergeordnetem Straßenbaulastträger notwendig	hoch	kurzfristig

Nr.	Ort	Straße	Abschnitt	Handlungsfeld	Hinweis	Maßnahme	Umsetzung	Zusätzliche oder Alternative Maßnahme	Konflikt / Voraussetzung	Priorität	Realisierungszeitraum
H4.12	Hinsbeck	L 373 / Krickenbecker Allee	L 373 / K 3	Nahmobilität	Vorrangnetz des Radverkehrs	Erhöhung Verkehrssicherheit	Radfurt markieren		Rücksprache mit übergeordnetem Straßenbaulastträger notwendig	niedrig	kurzfristig
H4.13	Hinsbeck	Neustraße	L 373 / Neustraße	Nahmobilität	barrierefreie Anbindung der Ortslage an Ortsteilzentrum an den Fußgängerfurten sind die angrenzende Gehwege nicht barrierefrei	Attraktivierung Nahmobilität	Sicherstellung Barrierefreiheit		Rücksprache mit übergeordnetem Straßenbaulastträger notwendig	niedrig	kurzfristig
H4.14	Hinsbeck	Johannesstraße (L 373)	Übergang Johanneskapelle	Nahmobilität	unsichere Querungssituation auf Landesstraße (Anmerkung im Wegedetektiv)	Querungsanlage	Querung einrichten		Rücksprache mit übergeordnetem Straßenbaulastträger notwendig	niedrig	mittelfristig

Nr.	Ort	Straße	Abschnitt	Handlungsfeld	Hinweis	Maßnahme	Umsetzung	Zusätzliche oder Alternative Maßnahme	Konflikt / Voraussetzung	Priorität	Realisierungszeitraum
Handlungsfeld 5 ÖPNV											
H5.01	Hinsbeck	Landstraße	zwischen Marienstraße und Grefrath	ÖPNV und alternative Mobilitätsformen	Stadtteil Lobberich bereits durch SB 84 an Kempen angebunden Stadtteil Hinsbeck fehlt eine direkte Anbindung	Anpassung Linienweg	Anpassung des Linienweg der SB 84 über Hinsbeck nach Grefrath		Rücksprache mit Kreis Viersen bezüglich Umlaufzeitverlängerung und Streckenführung	niedrig	mittelfristig
H5.02	Hinsbeck	Grefrather Straße	K 30 / Büschen	ÖPNV und alternative Mobilitätsformen	Ortslage ohne ÖPNV-Anbindung in Verbindung mit Anpassung des Linienwegs der Linie 93	Einrichtung Bushaltepunkt	Einrichtung Bushaltepunkt		Rücksprache mit Kreis Viersen; Flächenverfügbarkeit	niedrig	mittelfristig
H5.03	Hinsbeck	Grefrather Straße	K 30 / Hübeck	ÖPNV und alternative Mobilitätsformen	Ortslage ohne ÖPNV-Anbindung, in Verbindung mit Anpassung des Linienwegs der Linie SB 84	Einrichtung Bushaltepunkt	Einrichtung Bushaltepunkt (in Verbindung mit Anpassung des Linienwegs der SB84)		Rücksprache mit Kreis Viersen; Flächenverfügbarkeit	niedrig	mittelfristig

Nr.	Ort	Straße	Abschnitt	Handlungsfeld	Hinweis	Maßnahme	Umsetzung	Zusätzliche oder Alternative Maßnahme	Konflikt / Voraussetzung	Priorität	Realisierungszeitraum
Handlungsfeld 6 Wirtschaftsverkehr											
H6.01	Hinsbeck	Johannesstraße	EDEKA-Parkplatz	Wirtschaftsverkehr	frequenter Nahversorger im Kernbereich in Hinsbeck	Reduzierung Kurier-, Express- und Paket-Verkehr	Paketstation + Ladestation Kfz-Verkehr		Privater Parkplatz (EDEKA)	mittel	mittelfristig
H6.02	Hinsbeck	Markt	Bergstraße / Parkstraße	Nahmobilität, Wirtschaftsverkehr	Einrichtung eines Quartiers-Hubs zur Förderung der Intermodalität und Reduzierung des Wirtschaftsverkehrs	Quartiers-Hub, Reduzierung Kurier-, Express- und Paket-Verkehr	Quartiers-Hub, Paketstation		Flächenverfügbarkeit	mittel	langfristig

5 Maßnahmen im Stadtteil Kaldenkirchen

Nr.	Ort	Straße	Abschnitt	Handlungsfeld	Hinweis	Maßnahme	Umsetzung	Zusätzliche oder Alternative Maßnahme	Konflikt / Voraussetzung	Priorität	Realisierungszeitraum
Handlungsfeld 1 Berufs- und Ausbildungsverkehr											
K1.01	Kaldenkirchen	Dahlweg	zwischen Bahnhofstraße und Bahnhof	Berufs- und Ausbildungsverkehr	verbesserte Anbindung für Fuß- und Radverkehr (Bahnradweg) an den Bahnhof über Vorrangroute des Kfz-Verkehrs hinweg Verknüpfung zwischen Bahnhof und Bahnradweg aufwerten	Attraktivierung Nahmobilität	Attraktivierung der Verbindung für Nahmobilität			hoch	mittelfristig
K1.02	Kaldenkirchen	Kreuzstraße	zwischen Wasserstraße und Vennstraße	Berufs- und Ausbildungsverkehr	Politischer Antrag zur Entlastung des Kernbereichs und Verminderung von Schleichverkehren	Verkehrsführung	Durchfahrt Pkw freigeben	Durchfahrtsverbot LKW	Straßenbauliche Maßnahmen im Vorgang notwendig	mittel	mittelfristig
K1.03	Kaldenkirchen	Venloer Straße / Bahnhofstraße / Wallstraße / Kanalstraße		Berufs- und Ausbildungsverkehr	Unzureichende Restfahrbahnbreite für Zweirichtungsverkehr aufgrund von hohem Parkdruck abschnittsweise Gehwegbreite unter 2,50 m auf Haupttroute des Fußverkehrs	Erhöhung Verkehrssicherheit	Neusortierung Parkraum		Linienbusverkehr	mittel	kurzfristig
K1.04	Kaldenkirchen	Blumenallee	zwischen Erikaplatz und Kornblumenweg	Berufs- und Ausbildungsverkehr	Unzureichende Restfahrbahnbreite für Zweirichtungsverkehr aufgrund von hohem Parkdruck	Erhöhung Verkehrssicherheit	Neusortierung Parkraum		Ruhender Verkehr	niedrig	kurzfristig
K1.05	Kaldenkirchen	Kanalstraße	zwischen Entenpfad und Feldstraße	Berufs- und Ausbildungsverkehr	Zweirichtungsverkehr bei hohem Parkdruck Restfahrbreite unzureichend für Begegnungsverkehr (von Lkw und Bussen)	Erhöhung Verkehrssicherheit	Neusortierung Parkraum	Einrichtung Einbahnstraße	Ruhender Verkehr	niedrig	kurzfristig
K1.06	Kaldenkirchen	Buschstraße	Schulzentrum	Berufs- und Ausbildungsverkehr	Flächendeckend Ladesäulen schaffen	Förderung Elektromobilität	Errichtung Ladesäule		Stromzufuhr	niedrig	mittelfristig
K1.07	Kaldenkirchen	Goethestraße	Parkplatz	Berufs- und Ausbildungsverkehr	Flächendeckend Ladesäulen schaffen	Förderung Elektromobilität	Errichtung Ladesäule		Stromzufuhr	niedrig	langfristig
K1.08	Kaldenkirchen	An der Stadtmauer		Berufs- und Ausbildungsverkehr	Flächendeckend Ladesäulen schaffen	Förderung Elektromobilität	Errichtung Ladesäule		Stromzufuhr	niedrig	kurzfristig
K1.09	Kaldenkirchen	Am Rathaushof		Berufs- und Ausbildungsverkehr	Flächendeckend Ladesäulen schaffen	Förderung Elektromobilität	Errichtung Ladesäule		Stromzufuhr	niedrig	mittelfristig
K1.10	Kaldenkirchen	Poststraße		Berufs- und Ausbildungsverkehr	Flächendeckend Ladesäulen schaffen	Förderung Elektromobilität	Errichtung Ladesäule		Stromzufuhr	niedrig	mittelfristig
K1.11	Kaldenkirchen	An der Kleinbahn	K 2 / Auffahrt A 61	Berufs- und Ausbildungsverkehr	Unfallhäufungsstelle nach M Uko	Erhöhung Verkehrssicherheit	Lichtsignalgesteuerter Knotenpunkt	Umbau Knotenpunkt	Rücksprache mit übergeordnetem Straßenbaulastträger notwendig	hoch	kurzfristig

Nr.	Ort	Straße	Abschnitt	Handlungsfeld	Hinweis	Maßnahme	Umsetzung	Zusätzliche oder Alternative Maßnahme	Konflikt / Voraussetzung	Priorität	Realisierungszeitraum
K1.12	Kaldenkirchen	Kaldenkirchener Straße	Autobahnezufahrt	Berufs- und Ausbildungsverkehr	Hohe Belastung und keine Lichtsignalanlage, hierdurch lange Wartezeiten von der A 61 kommend	Erhöhung Verkehrssicherheit	Umbau Knotenpunkt		Rücksprache mit übergeordnetem Straßenbaulastträger notwendig private Zufahrt am Knotenpunkt	mittel	langfristig
K1.13	Kaldenkirchen	Ringstraße	Ringstraße / Vennstraße	Berufs- und Ausbildungsverkehr	Ringstraße wirkt als Barriere (Kfz-Vorrangroute) zwischen Schulzentrum und Wohnquartieren, Entschleunigung des Kfz-Verkehrs entlang Ringstraße	Querungsanlage	Einrichtung Querungsanlage im Knotenpunktbereich	Sicherung des Knotenpunkts	Linienbusverkehr	mittel	kurzfristig
K1.14	Kaldenkirchen	Leuther Straße	Leuther Straße / An der Landwehr	Berufs- und Ausbildungsverkehr	Auffällige Unfallsituation am Knotenpunkt freier Rechtsabbieger und keine sichere Querungen für den Fuß- und Radverkehr	Erhöhung Verkehrssicherheit	Umbau Knotenpunkt		Rücksprache mit übergeordnetem Straßenbaulastträger notwendig	hoch	mittelfristig
K1.15	Kaldenkirchen	Marktplatz	Parkplatz Marktplatz	Berufs- und Ausbildungsverkehr, Wirtschaftsverkehr	Förderung der Elektromobilität an zentralem Punkt in Kaldenkirchen, gleichzeitig Angebot einer Paketstation	Förderung Elektromobilität, Reduzierung Kurier-, Express- und Paket-Verkehr	Errichtung Ladestation E-Bikes und Kfz, Paketstation	Einrichtung Mobilstation	Stromzufuhr, Flächenverfügbarkeit	hoch	mittelfristig
K1.16	Kaldenkirchen	Bahnhof	Neuer P&R-Parkplatz	Berufs- und Ausbildungsverkehr, Wirtschaftsverkehr	Förderung der Intermodalität im Bereich des Bahnhofs Kaldenkirchen	Attraktivierung Bahnhofs/(umfeld)	Errichtung Ladestation E-Bike und Kfz (Mobilstation), Paketstation	Einrichtung Mobilstation	Zuständigkeit liegt bei der Deutschen Bahn	hoch	langfristig

Nr.	Ort	Straße	Abschnitt	Handlungsfeld	Hinweis	Maßnahme	Umsetzung	Zusätzliche oder Alternative Maßnahme	Konflikt / Voraussetzung	Priorität	Realisierungszeitraum
Handlungsfeld 2 Freizeit und Tourismus											
K2.01	Kaldenkirchen	Grenzwaldstraße / Knorrstraße	zwischen Sequoiafarm und Gerberstraße	Freizeit und Tourismus	schmaler Straßenraum auf der Grenzwaldstraße / Knorrstraße (kein Ausbau vorgesehen) vorrangige Führung des Radverkehrs über eine Parallelroute	Attraktivierung Nahmobilität	Geschwindigkeitsdämpfende Maßnahmen + Ausweichstellen		Flächenverfügbarkeit	mittel	mittelfristig
K2.02	Kaldenkirchen	Buschstraße	zwischen Knorrstraße und An den Roteichen	Freizeit und Tourismus	Aufwertung der Erreichbarkeit der Sequoiafarm für den Fuß- und Radverkehr Erschließung für Kfz über Grenzwaldstraße / Knorrstraße	Attraktivierung Nahmobilität	Fahrradstraße (Anlieger frei)			mittel	mittelfristig
K2.03	Kaldenkirchen		Bahnhof / Marktplatz / Galgenvenn	Freizeit und Tourismus	Abstimmung mit ISEK Kaldenkirchen	Verbesserung Erreichbarkeit Naherholung	Shuttle-Service zu Sequoia-Farm		Finanzierung und Betrieb sind abzustimmen	mittel	mittelfristig
K2.04	Kaldenkirchen	Am Bahnwärterhäusschen	zwischen Leuther Straße und Am Wittsee	Freizeit und Tourismus	Wegweisende Beschilderung für den Radverkehr zwischen Bahnhof und dem De Wittsee	Verbesserung Erreichbarkeit	Wegweisung Radverkehr			niedrig	kurzfristig
K2.05	Kaldenkirchen	Buschstraße	zwischen Galgenvenn und Kreuzmönchstraße	Freizeit und Tourismus	Wegweisende Beschilderung für den Radverkehr zwischen Bahnhof und der Sequoiafarm	Verbesserung Erreichbarkeit	Wegweisung Radverkehr			niedrig	kurzfristig
K2.06	Kaldenkirchen	Knorrstraße	Bereich Haus Galgenvenn	Freizeit und Tourismus	Hohe Parkraumnachfrage an touristischem Hotspot Förderung der Elektromobilität	Förderung Elektro- und Nahmobilität, Fahrradabstellanlagen	Ladestation E-Bikes und Kfz, Erweiterung Parkplatzfläche	Erweiterung Radabstellanlagen	Stromzufuhr, Flächenverfügbarkeit	mittel	mittelfristig

Nr.	Ort	Straße	Abschnitt	Handlungsfeld	Hinweis	Maßnahme	Umsetzung	Zusätzliche oder Alternative Maßnahme	Konflikt / Voraussetzung	Priorität	Realisierungszeitraum
Handlungsfeld 4 Nahmobilität											
K4.01	Kaldenkirchen	ehemalige Bahntrasse	Bereich des Schulzentrums	Nahmobilität	Zentrale Achsverbindung durch Kaldenkirchen	Attraktivierung Nahmobilität	Reaktivierung der Bahntrasse als Verbindung Kaldenkirchen-West nach Brügggen		Bauliche Maßnahmen notwendig; Flächenverfügbarkeit	hoch	mittelfristig
K4.02	Kaldenkirchen	Vennstraße	zwischen Bolzplatz Dahlienweg und Steyler Straße	Nahmobilität	Achsverbindung vom Ortsteilzentrum zu Schulzentrum abschnittsweise Gehwegbreite unter 2,50 auf Hauptroute des Fußverkehrs	Tempo 30 innerorts	Anordnung Tempo 30		Umlaufzeitverlängerung des Linienbusverkehrs	hoch	kurzfristig
K4.03	Kaldenkirchen	Ringstraße/Gerberstraße	zwischen Vennstraße und Kölner Straße	Nahmobilität	Barriere zwischen Schulzentrum und Wohnen Vorrangroute für den Kfz-Verkehr	Schulwegsicherung	Anordnung Tempo 30		Umlaufzeitverlängerung des Linienbusverkehrs	hoch	kurzfristig
K4.04	Kaldenkirchen	Poststraße / Kölner Straße / Friedrichstraße		Nahmobilität	Vorrangroute des Radverkehrs nicht ERA-konforme Radverkehrsanlage	Attraktivierung Nahmobilität	Aufhebung Radwegebenutzungspflicht	Geschwindigkeitsreduzierung Schaffung von barrierefreien Querungsmöglichkeiten	Rücksprache mit übergeordnetem Straßenbaulasträger notwendig	hoch	kurzfristig
K4.05	Kaldenkirchen	Jahnstraße / Buschstraße	zwischen Busbahnhof Schulzentrum und Knoten Von-Alpen-Straße	Nahmobilität	Achsverbindung zwischen Ortsteilzentrum und Schulzentrum, abschnittsweise Gehwegbreite unter 2,50 auf Hauptroute des Fußverkehrs, Entschleunigung des Kfz-Verkehrs	Verbesserung Erreichbarkeit	Fahrradstraße			hoch	kurzfristig
K4.06	Kaldenkirchen	Am Königsbach / Zur Lärche / Am Altenhof		Nahmobilität	Attraktivierung der Verbindung zur Sehenswürdigkeit Altenhof für den Fuß- und Radverkehr Entschleunigung des Kfz-Verkehrs	Attraktivierung Nahmobilität	Fahrradstraße			niedrig	mittelfristig
K4.07	Kaldenkirchen	Brigittenstraße	zwischen Kehrstraße und Jan-Van-Nooy-Straße	Nahmobilität	teilweise fehlende Gehwege im Bereich des Ortsteilzentrums	belebte Ortszentren	Geschwindigkeitsdämpfende Maßnahmen			niedrig	mittelfristig
K4.08	Kaldenkirchen	Bahnhofstraße	zwischen Hockstraße und Bahnhof	Nahmobilität	Verbindung zwischen Kernbereich und Bahnhof sowie Aufwertung der Erreichbarkeit der Nahversorgungseinrichtungen, abschnittsweise Gehwegbreite unter 2,50 auf Hauptroute des Fußverkehrs	Tempo 30 innerorts	Attraktivierung Nahmobilität (inklusive Knotenpunktsituationen)	Aufwertung der Querungssituation durch Vorrang für Fuß- und Radverkehr prüfen	Umlaufzeitverlängerung des Linienbusverkehrs	hoch	langfristig
K4.09	Kaldenkirchen	Wallstraße	Umfeld Marktplatz und Wallstraße	Nahmobilität	Verbindung der Fußgängerzone trotz abschnittsweise schmaler Gehwegbreiten, Aufwertung des Bereichs um den Marktplatz für den Fuß- und Radverkehr	Tempo 30 innerorts	Geschwindigkeitsdämpfende Maßnahmen	Aufwertung des Umfelds im Zuge des Umbau des Marktplatz in Verbindung mit dem ISEK Kaldenkirchen	Umlaufzeitverlängerung des Linienbusverkehrs	hoch	kurzfristig
K4.10	Kaldenkirchen	Tegelener Weg	zwischen Steyler Straße und Venloer Straße	Nahmobilität	Entschleunigung des Kfz-Verkehrs im zentrumsnahem Bereich	Tempo 30 innerorts	Anordnung Tempo 30		Umlaufzeitverlängerung des Linienbusverkehrs	hoch	kurzfristig
K4.11	Kaldenkirchen	Poststraße	zwischen Trinkgut und Bahnhofstraße	Nahmobilität	verschiedene Nahversorgungseinrichtungen auf beiden Straßenseiten, die linienhaften Querungsbedarf in dem Bereich hervorrufen	Tempo 30 innerorts	Geschwindigkeitsdämpfende Maßnahmen (Anordnung Tempo 30, wenn möglich)		Rücksprache mit übergeordnetem Straßenbaulasträger notwendig; Linienbusverkehr	hoch	kurzfristig

Nr.	Ort	Straße	Abschnitt	Handlungsfeld	Hinweis	Maßnahme	Umsetzung	Zusätzliche oder Alternative Maßnahme	Konflikt / Voraussetzung	Priorität	Realisierungszeitraum
K4.12	Kaldenkirchen	Friedrichstraße	zwischen Königspfad und Brigittenstraße	Nahmobilität	Erreichbarkeit Marktplatz und Rokokopavillon aufwerten, Verbindung zwischen Neubau Ochsenpfehl und Zentrumsbereich schaffen	Tempo 30 innerorts	Geschwindigkeitsdämpfende Maßnahmen (Anordnung Tempo 30, wenn möglich)	Attraktivierung Fußverkehr (Querungsmöglichkeit schaffen)	Rücksprache mit übergeordnetem Straßenbaulasträger notwendig; Linienbusverkehr	hoch	mittelfristig
K4.13	Kaldenkirchen	Kernbereich	Umfeld Fußgängerzone	Nahmobilität	Maßnahme aus ISEK, Erweiterung der Verkehrsberuhigung im Zentrumsbereich zur Steigerung der Aufenthaltsqualität	belebte Ortszentren	Schaffung Aufenthaltsqualität	Prüfung Erweiterung der Verkehrsberuhigung / Fußgängerzone in angrenzende Straßenräume in Abstimmung mit ISEK	Straßenbauische Maßnahmen notwendig	hoch	mittelfristig
K4.14	Kaldenkirchen / Breyell	Kölner Straße	zwischen den Ortseingängen Kaldenkirchen und Breyell	Nahmobilität	nicht ERA-konforme RVA auf Vorrangroute des Radverkehrs	Attraktivierung Radverkehr	Prüfung der Verbreiterung der Radverkehrsanlage		Rücksprache mit übergeordnetem Straßenbaulasträger notwendig	niedrig	langfristig
K4.15	Kaldenkirchen / Lobberich	Bahnradweg	zwischen Bahnhof Kaldenkirchen und Grefrath	Nahmobilität	Konflikt mit landwirtschaftlichen Wegen und Kreisstraßen an Konfliktstellen ist eine eindeutige Gestaltung der Situationen erforderlich	Attraktivierung Nahmobilität	Vorfahrt Radverkehr an drei Knotenpunkten schaffen (Vorwegmaßnahmen)	Prüfung Realisierung weiterer Maßnahmen an Knotenpunkten	Landwirtschaftlicher Verkehr	hoch	langfristig
K4.16	Kaldenkirchen	Ravensstraße	Parkplatz Veilchenweg	Nahmobilität	Angrenzender Sportplatz und Nähe zum Gewerbegebiet von Wohnquartier ausgehend	Förderung Elektro- und Nahmobilität, Fahrradabstellanlagen	Quartiers-Hub		Flächenverfügbarkeit, Stromzufuhr	niedrig	mittelfristig
K4.17	Kaldenkirchen	Poststraße	Hausnummer 44	Nahmobilität	auffällige Unfallsituation im Bereich eines Nahversorgungszentrums und eines Bushaltepunkts, Entschleunigung des Kfz-Verkehrs	Querungsanlage	Querung einrichten		Rücksprache mit übergeordnetem Straßenbaulasträger notwendig; Linienbusverkehr	hoch	kurzfristig
K4.18	Kaldenkirchen	Poststraße	Hausnummer 58	Nahmobilität	auffällige Unfallsituation im Bereich eines Nahversorgungszentrums und eines Bushaltepunkts, Entschleunigung des Kfz-Verkehrs	Querungsanlage	Querung einrichten		Rücksprache mit übergeordnetem Straßenbaulasträger notwendig; Linienbusverkehr	hoch	kurzfristig
K4.19	Kaldenkirchen	Hülst	Brachter Landstraße / B 221	Nahmobilität	Vorrangnetz des Radverkehrs zur Anbindung nach Brüggen ist die Querung einer hoch belasteten Bundesstraße notwendig	Querungsanlage	Querung einrichten		Rücksprache mit übergeordnetem Straßenbaulasträger notwendig	hoch	mittelfristig
K4.20	Kaldenkirchen	Königspfad	Königspfad / Entenpfad	Nahmobilität	Aufwertung der Erreichbarkeit des Marktplatzes durch Entschleunigung des Kfz-Verkehrs in Zentrumsnähe	Querungsanlage	Querung einrichten			hoch	kurzfristig
K4.21	Kaldenkirchen	Juiser Feld	L 29 / Wylreweg	Nahmobilität	Entschleunigung des Kfz-Verkehrs und Ermöglichen einer sicheren Querung für den Fuß- und Radverkehr zum Entwicklungsgebiet (Anmerkung Wegedetektiv)	Querungsanlage	Querung einrichten		Rücksprache mit übergeordnetem Straßenbaulasträger notwendig	niedrig	mittelfristig
K4.22	Kaldenkirchen	Steyler Straße	L 29 / Am Panneschopp	Nahmobilität	Radschnellverbindung Krefeld-Venlo Aufwertung der Erreichbarkeit der innerörtlich verlaufenden Kleinbahntrasse und des vorgeschlagenen Bushaltepunkts	Querungsanlage	Querung einrichten		Rücksprache mit übergeordnetem Straßenbaulasträger notwendig	hoch	kurzfristig
K4.23	Kaldenkirchen	Tomp	zwischen Stevensend und Heidkamp	Nahmobilität	Radvorrangroute in Richtung Brüggen geringe Bedeutung für Kfz-Verkehr	Attraktivierung Nahmobilität	Fahrradstraße	Abstimmung mit Brüggen bezüglich Weiterführung	Landwirtschaftlicher Verkehr	mittel	langfristig

Nr.	Ort	Straße	Abschnitt	Handlungsfeld	Hinweis	Maßnahme	Umsetzung	Zusätzliche oder Alternative Maßnahme	Konflikt / Voraussetzung	Priorität	Realisierungszeitraum
K4.24	Kaldenkirchen	Kanalstraße	Höhe Entenpfad	Nahmobilität	Fußverbindung für den Schulverkehr Anbindung des Kernbereichs und Marktplatzes durch Entschleunigung des Kfz-Verkehrs	Querungsanlage	Querung einrichten			niedrig	mittelfristig
K4.25	Kaldenkirchen	Kölner Straße	B 221 / L 29	Nahmobilität	vorhandene Mittelinsel nicht ERA-konform	Querungsanlage	Radfurt markieren	Prüfung Umbau Mittelinsel	Rücksprache mit übergeordnetem Straßenbaulasträger notwendig	niedrig	kurzfristig
K4.26	Kaldenkirchen	Steyler Straße	Ortseingang Kaldenkirchen L 29	Nahmobilität	unsicherer Ortseingang für den Rad- und Fußverkehr	Sicherung Ortseingang	Sicherung Ortseingang für den Rad- und Fußverkehr		Rücksprache mit übergeordnetem Straßenbaulasträger notwendig	mittel	langfristig
K4.27	Kaldenkirchen	Kölner Straße	L 29 / Brachter Landstraße	Nahmobilität	Vorrangnetz des Radverkehrs Mittelinsel vorhanden, entspricht aber nicht den Anforderungen eines Vorrangnetzes	Sicherung Ortseingang	Einrichtung einer sicheren und komfortablen Querung für den Radverkehr in Richtung Altenhof	Sichere Überführung des Radverkehrs auf die Fahrbahn	Rücksprache mit übergeordnetem Straßenbaulasträger notwendig	niedrig	langfristig
K4.28	Kaldenkirchen	Bahnhofstraße / Bahnradweg		Nahmobilität	Querung der Bahnhofstraße im Verlauf der Radschnellverbindung zur Anbindung an den Bahnhof notwendig	Attraktivierung Nahmobilität	Überführung / Brücke prüfen		Bauliche Maßnahmen notwendig; Flächenverfügbarkeit	niedrig	langfristig
K4.29	Kaldenkirchen	Juiser Feld	L 29 / Steyler Straße	Nahmobilität	Entschleunigung des Kfz-Verkehrs im Bereich der Radschnellverbindung Krefeld - Venlo Ermöglichen einer sicheren Linksabbiegebeziehung für den Radverkehr	Anpassung Knotenpunktführung	Umbau zu Kreisverkehr		Rücksprache mit übergeordnetem Straßenbaulasträger notwendig	hoch	langfristig
K4.30	Kaldenkirchen	Poststraße	Poststraße / Feldstraße	Nahmobilität	Ermöglichen einer sicheren Querung zum Bahnradweg	Querungsanlage	Querung einrichten		Rücksprache mit übergeordnetem Straßenbaulasträger notwendig	hoch	kurzfristig

Nr.	Ort	Straße	Abschnitt	Handlungsfeld	Hinweis	Maßnahme	Umsetzung	Zusätzliche oder Alternative Maßnahme	Konflikt / Voraussetzung	Priorität	Realisierungszeitraum
Handlungsfeld 5 ÖPNV											
K5.01	Kaldenkirchen			ÖPNV und alternative Mobilitätsformen	NVP hat keine Potenziale gesehen	Anpassung Linienweg	Weiterführung der Linien SL61/SL66 aus Herongen entlang der B221	Integration in alternative Bedienformen	Rücksprache mit Kreis Viersen und Kreis Kleve bezüglich Umlaufzeitverlängerung und Streckenführung	hoch	mittelfristig
K5.02	Kaldenkirchen	Steyler Straße	L 29 / Am Panneschopp	ÖPNV und alternative Mobilitätsformen	Anbindung des Gewerbegebiets durch neue Linie 1 nach Venlo (Antrag aus Politik)	Einrichtung Bushaltepunkt	Einrichtung Bushaltepunkt		Rücksprache mit Kreis Viersen; Flächenverfügbarkeit	hoch	kurzfristig

Nr.	Ort	Straße	Abschnitt	Handlungsfeld	Hinweis	Maßnahme	Umsetzung	Zusätzliche oder Alternative Maßnahme	Konflikt / Voraussetzung	Priorität	Realisierungszeitraum
Handlungsfeld 6 Wirtschaftsverkehr											
K6.01	Kaldenkirchen	Ringstraße	zwischen Steyler Straße und L 29	Wirtschaftsverkehr	kein Schwerverkehr in sensiblen Bereichen	Anpassung Verkehrsführung	Durchfahrtsverbot Schwerverkehr			hoch	kurzfristig
K6.02	Kaldenkirchen	Severusstraße / Von-Alpenstraße / Tegelener Weg	zwischen Steyler Straße und L 29	Wirtschaftsverkehr	kein Schwerverkehr in sensiblen Bereichen	Anpassung Verkehrsführung	Durchfahrtsverbot Schwerverkehr			hoch	kurzfristig
K6.03	Kaldenkirchen	Wylreweg	zwischen Juiser Feld und Venloer Straße	Wirtschaftsverkehr	sensibler Bereich	Anpassung Verkehrsführung	Durchfahrtsverbot Kfz (Landwirtschaft frei)			hoch	kurzfristig

6 Maßnahmen im Stadtteil Leuth

Nr.	Ort	Straße	Abschnitt	Handlungsfeld	Hinweis	Maßnahme	Umsetzung	Zus+ B2:M29Alternative Maßnahme	Konflikt / Voraussetzung	Priorität	Realisierungszeitraum
Handlungsfeld 1 Berufs- und Ausbildungsverkehr											
Le1.01	Leuth	Locht	zwischen B 221 und Frenkenweg	Berufs- und Ausbildungsverkehr	Entgegengesetzte Fahrtrichtung zu Schopspad erzeugen Verhindern von Schwerverkehr in sensiblen Bereichen		Durchfahrtsverbot Schwerverkehr	Einrichtung Einbahnstraßenring mit Schopspad		mittel	kurzfristig
Le1.02	Leuth	B 221	zwischen Hampoel und L 373	Berufs- und Ausbildungsverkehr	Maßnahme im Lärmaktionsplan Erhöhung der Verkehrssicherheit bei der Querung der B 221	Reduzierung zulässige Höchstgeschwindigkeit	Anordnung Tempo 50		Rücksprache mit übergeordnetem Straßenbaulasträger notwendig	hoch	kurzfristig
Le1.03	Leuth	Schopspad	zwischen B 221 und Xylinderweg	Berufs- und Ausbildungsverkehr	Enge Wohnstraße ohne überörtliche Funktion Erzeugen eines Einbahnstraßenrings mit Loch	Erhöhung Verkehrssicherheit	Einrichtung Einbahnstraße	Durchfahrtsverbot Schwerverkehr		mittel	kurzfristig
Le1.04	Leuth	B 221 / Hampoel	B 221 / Hampoel	Berufs- und Ausbildungsverkehr	Hohe Belastung des Knotenpunkts zusammen mit langen Wartezeiten ungesicherte Radverkehrsführung im Knotenpunktbereich	Anpassung Knotenpunktführung	Optimierung Signalzeitenplan	Anpassung der Radverkehrsführung in Ost-West und West-Ost-Richtung	Rücksprache mit übergeordnetem Straßenbaulasträger notwendig	hoch	kurzfristig
Le1.05	Leuth	Hampoel	Hampoel / Buscher Weg	Berufs- und Ausbildungsverkehr	Entschleunigung des Kfz-Verkehrs im Bereich der KiTa und der Kirche zur Ermöglichen einer sicheren Querung	Querungsanlage	Querung einrichten		Rücksprache mit übergeordnetem Straßenbaulasträger notwendig	hoch	mittelfristig
Le1.06	Leuth	Hampoel	Hausnummer 10a	Berufs- und Ausbildungsverkehr	Entschleunigung des Kfz-Verkehrs zur Sicherung der Erreichbarkeit des Bushaltepunkts und der Grundschule	Querungsanlage	Seitenraum vorziehen		Rücksprache mit übergeordnetem Straßenbaulasträger notwendig	hoch	kurzfristig
Le1.07	Leuth	B 221 / L 373	B 221 / L 373	Berufs- und Ausbildungsverkehr	Freier Rechtsabbieger und fehlende Querungsmöglichkeit Maßnahme im Radverkehrskonzept des Kreis Viersen	Erhöhung Verkehrssicherheit	Umbau Knotenpunkt		Rücksprache mit übergeordnetem Straßenbaulasträger notwendig	hoch	mittelfristig

Nr.	Ort	Straße	Abschnitt	Handlungsfeld	Hinweis	Maßnahme	Umsetzung	Zus+B2:M29Alternative Maßnahme	Konflikt / Voraussetzung	Priorität	Realisierungszeitraum
Handlungsfeld 2 Freizeit und Tourismus											
Le2.01	Leuth	Am Wittsee	zwischen K 3 und Parkplatz	Freizeit und Tourismus	Aufwertung der Verbindung des De Wittsees mit dem anliegenden Bushaltepunkt Einrichtung einer fuß- und radverkehrsfreundlichen Führung im Bereich der Zufahrt	Verbesserung Erreichbarkeit	Attraktivierung der Verbindung für Nahmobilität			niedrig	langfristig
Le2.02	Leuth	Schlossallee	zwischen Schlosspark und Heerstraße	Freizeit und Tourismus	Fehlende Gehwege auf Verbindungsstück zwischen Wanderwegen und Naherholungsgebieten Attraktivierung der Verbindung zwischen Schlossallee und Wanderparkplatz	Verbesserung Erreichbarkeit	Attraktivierung der Verbindung für Nahmobilität			niedrig	langfristig
Le2.03	Leuth / Hinsbeck / Lobberich	Haak / Am Schönkes Krüz / Neustraße / Wevelinghoven		Freizeit und Tourismus	Erhöhung der Verkehrssicherheit (abschnittsweise fehlende Gehwege) der Verbindung von Wanderwegen mit ÖPNV-Zustiegspunkten und einem Parkplatz	Verbesserung Erreichbarkeit	Geschwindigkeitsdämpfende Maßnahmen			hoch	langfristig
Le2.04	Leuth	Hinsbecker Straße	Parkplatz Leuther Mühle	Freizeit und Tourismus	Förderung der Elektromobilität im Bereich eines touristischen Parkplatzes	Förderung Elektromobilität	Errichtung Ladesäule		Stromzufuhr	niedrig	langfristig
Le2.05	Leuth	Groote Heide	Wanderparkplatz Heerstraße	Freizeit und Tourismus	Förderung der Elektromobilität im Bereich von Wanderwegen und -parkplätzen	Förderung Elektro- und Nahmobilität, Fahrradabstellanlagen	Ladestation E-Bikes und Kfz	Erweiterung Radabstellanlagen	Stromzufuhr	niedrig	langfristig
Le2.06	Leuth	Heerstraße	Schlosspark Krickenbeck	Freizeit und Tourismus	Förderung der Elektromobilität angrenzend an private Radverleihstation mit Nähe zu Wanderweg- und parkplatz und Naherholungsgebiete	Förderung Elektro- und Nahmobilität, Fahrradabstellanlagen	Ladestation E-Bikes und Kfz, Quartiers-Hub (Sammelstelle Leihräder)	Erweiterung Radabstellanlagen	Stromzufuhr, privater Eigentümer	niedrig	mittelfristig
Le2.07	Leuth	Am Wittsee	Parkplatz Am Wittsee	Freizeit und Tourismus	Sinnvoller Standort zur Förderung von nachhaltigen Verkehrsmitteln in Nähe zu Touristischem Hotspot	Förderung Elektro- und Nahmobilität, Fahrradabstellanlagen	Quartiers-Hub, Errichtung Ladestation E-Bikes und Kfz	Erweiterung Radabstellanlagen	Stromzufuhr	mittel	langfristig
Le2.08	Leuth	Hinsbecker Straße	Wanderparkplatz	Freizeit und Tourismus	Verbindung von Wanderwegen über viel befahrene Landesstraße mit hohen Geschwindigkeiten	Querungsanlage	Querung einrichten		Rücksprache mit übergeordnetem Straßenbaulastträger notwendig	niedrig	langfristig
Le2.09	Leuth	Hinsbecker Straße	L 373 / May	Freizeit und Tourismus	Im Verlauf des Vorrangnetzes des Radverkehrs Sicherung der Erreichbarkeit von Naherholungsgebieten durch Herstellung einer sicheren Querung einer viel befahrenen Landesstraße Entschleunigung des Kfz-Verkehrs am Ortseingang in Leuth zur vorgeschlagenen Fahrradstraße	Querungsanlage	Querung einrichten		Rücksprache mit übergeordnetem Straßenbaulastträger notwendig	hoch	langfristig

Nr.	Ort	Straße	Abschnitt	Handlungsfeld	Hinweis	Maßnahme	Umsetzung	Zus+B2:M29Alternative Maßnahme	Konflikt / Voraussetzung	Priorität	Realisierungszeitraum
Handlungsfeld 4 Nahmobilität											
Le4.01	Leuth	Hampoel / Buscher Weg	Innerörtlicher Bereich der K 3	Nahmobilität	Erhöhung der Verkehrssicherheit im Bereich der Grundschule und des Friedhofs Gehwegbreiten unter 1,50 m auf Haupttroutennetz des Fußverkehrs Vereinheitlichung der Geschwindigkeit auf 30 km/h	Tempo 30 innerorts	Anordnung Tempo 30, sofern noch nicht vorhanden		Rücksprache mit übergeordnetem Straßenbaulasträger notwendig; Linienbusverkehr	hoch	kurzfristig
Le4.02	Leuth	Schulfad/Austalsweg		Nahmobilität	Neubau Wohngebiet, aus Süden kommend Vorrangroute des Radverkehrs Anpassung an die Geschwindigkeit auf dem Hampoel	Tempo 30 innerorts	Anordnung Tempo 30			niedrig	kurzfristig
Le4.03	Leuth	Dorfstraße / Loch / May	zwischen Hinsbecker Straße und B 221	Nahmobilität	Vorrangroute des Radverkehrs Reduzierung von Durchgangsverkehren durch gestalterische Entschleunigung des Kfz-Verkehrs	Attraktivierung Nahmobilität	Fahrradstraße		Umlaufzeitverlängerung des Linienbusverkehrs	mittel	mittelfristig
Le4.04	Leuth	B 221	zwischen K 3 Autobahnzufahrt Kaldenkirchen	Nahmobilität	Maßnahme im Radverkehrskonzept des Kreis Viersen Vorrangroute des Radverkehrs	Attraktivierung Nahmobilität	Installation Beleuchtungsanlagen	Prüfung der Verbreiterung der Radverkehrsanlage	Rücksprache mit übergeordnetem Straßenbaulasträger notwendig	niedrig	mittelfristig
Le4.05	Leuth	Petershof	zwischen Dorfstraße und Frenkenweg	Nahmobilität	Abschnittsweise aufgrund des hohen Parkdrucks kein Zweirichtungsverkehr möglich trotz sehr schmaler Fußverkehrsanlagen soll die Erreichbarkeit des Ortszentrums aufgewertet werden	belebte Ortszentren	Neusortierung Parkraum		Ruhender Verkehr	niedrig	kurzfristig
Le4.06	Leuth	Heronger Straße	zwischen Dorfstraße und L 373	Nahmobilität	Entschleunigung des Kfz-Verkehrs und Schaffung einer sicheren Führung für den Fußverkehr (abschnittsweise fehlen Gehwege gänzlich)	belebte Ortszentren	Geschwindigkeitsdämpfende Maßnahmen		Umlaufzeitverlängerung des Linienbusverkehrs	hoch	langfristig
Le4.07	Leuth	Friedhofsweg	zwischen Lomstraße und K 3	Nahmobilität	Hinweis auf kritische Stelle im Schulwegplan	Schulwegsicherung	Attraktivierung Fußverkehr	Installation (Bedarfs-) Beleuchtungsanlagen		niedrig	kurzfristig
Le4.08	Leuth / Hinsbeck	L 373	zwischen Leuthermühle und K 30	Nahmobilität	Vorrangroute des Radverkehrs hohes Fußverkehrsaufkommen	Verbesserung Erreichbarkeit	Prüfung Verbreiterung der Radverkehrsanlage	Angleichung der Geschwindigkeiten zwischen Leuth und Hinsbeck	Rücksprache mit übergeordnetem Straßenbaulasträger notwendig; Linienbusverkehr	mittel	langfristig
Le4.09	Leuth	Locht	Locht / Dorfstraße	Nahmobilität	Vorrangroute des Radverkehrs ungünstige Führung des Kfz-Verkehrs (Abbiegeradius) eingeschränkte Sichtbeziehung am Knotenpunkt	Anpassung Knotenpunktführung	Abbiegebeziehung anpassen (Freier Rechtsabbieger für Radverkehr)			niedrig	kurzfristig
Le4.10	Leuth	Geldrische Straße	B 221 / Heronger Straße	Nahmobilität	Anbindung an Wanderwege und Straelen viel befahene Bundesstraße	Querungsanlage	Querung einrichten		Rücksprache mit übergeordnetem Straßenbaulasträger notwendig	niedrig	langfristig
Le4.11	Leuth	Geldrische Straße	B 221 / Loch	Nahmobilität	Vorrangnetz des Radverkehrs Ermöglichen einer sicheren Querung einer viel befahrenen Bundesstraße Entschleunigung des Kfz-Verkehrs am Ortseingang in Leuth zur vorgeschlagenen Fahrradstraße	Querungsanlage	Querung einrichten		Rücksprache mit übergeordnetem Straßenbaulasträger notwendig	hoch	langfristig

Nr.	Ort	Straße	Abschnitt	Handlungsfeld	Hinweis	Maßnahme	Umsetzung	Zus+B2:M29Alternative Maßnahme	Konflikt / Voraussetzung	Priorität	Realisierungszeitraum
Le4.12	Leuth	Buscher Weg	Hausnummer 22a	Nahmobilität	ungesicherter Ortseingang für den Fuß- und Radverkehr	Sicherung Ortseingang	Sicherung Ortseingang für den Rad- und Fußverkehr		Rücksprache mit übergeordnetem Straßenbaulastträger notwendig	hoch	langfristig
Le4.13	Leuth	Dorfstraße	Dorfstraße/Heronger Straße	Nahmobilität	eingeschränkte Sichtbeziehungen im Verlauf der Vorrangroute Radverkehr	Erhöhung Verkehrssicherheit	Anpassung Knotenpunkt			mittel	mittelfristig
Le4.14	Leuth	Hampoel	Hampoel / Locht	Nahmobilität	Vorrangnetz des Radverkehr, Entscheidung, ob Radverkehr oder Kfz-Verkehr Vorfahrt gewährt wird	Anpassung Knotenpunktführung	Vorrang Radverkehr prüfen (Änderung der Vorfahrtsregelung)		Rücksprache mit übergeordnetem Straßenbaulastträger notwendig	niedrig	mittelfristig
Le4.15	Leuth	Petershof	Petershof	Nahmobilität, Wirtschaftsverkehr	Weiterentwicklung des Petershofs in Verbindung mit der Förderung der Intermodalität	Förderung Elektro- und Nahmobilität, Reduzierung Kurier-, Express- und Paket-Verkehr	Quartiers-Hub, Paketstation	Erweiterung Radabstellanlagen	Flächenverfügbarkeit, Ruhender Verkehr	mittel	langfristig

Nr.	Ort	Straße	Abschnitt	Handlungsfeld	Hinweis	Maßnahme	Umsetzung	Zus+B2:M29Alternative Maßnahme	Konflikt / Voraussetzung	Priorität	Realisierungszeitraum
Handlungsfeld 6 Wirtschaftsverkehr											
Le6.01	Leuth	Heronger Straße	zwischen May und L 373	Wirtschaftsverkehr	kein Schwerverkehr in sensiblen Bereichen	Anpassung Verkehrsführung	Durchfahrtsverbot Schwerverkehr			hoch	kurzfristig

7 Maßnahmen im Stadtteil Lobberich

Nr.	Ort	Straße	Abschnitt	Handlungsfeld	Hinweis	Maßnahme	Umsetzung	Zusätzliche oder Alternative Maßnahme	Konflikt / Voraussetzung	Priorität	Realisierungszeitraum
Handlungsfeld 1 Berufs- und Ausbildungsverkehr											
L1.01	Lobberich	Rosental	zwischen Sassenfeld und Nahversorger	Berufs- und Ausbildungsverkehr	derzeit Anlieger frei vorgeschlagene Route für den Kfz-Verkehr aus und nach Sassenfeld	Durchfahrt für Pkw schaffen + Ausweichstellen	Öffnung für Kfz-Verkehr	Ausweichstellen für Begegnungsverkehr einrichten	Flächenverfügbarkeit	hoch	kurzfristig
L1.02	Lobberich	Graf-Mirbach-Straße	zwischen Wevelinghoever Straße und Sassenfelder Straße	Berufs- und Ausbildungsverkehr	derzeit liegt eine unechte Einbahnstraße vor die Einfahrt aus dem Knochen ist nicht gestattet.	Anpassung Verkehrsführung	Einrichtung einer Einbahnstraße mit Freigabe für den Radverkehr		Bauliche Maßnahme im Zusammenhang notwendig	mittel	kurzfristig
L1.03	Lobberich	Im Weberfeld	zwischen Zur Nette und Ostdeutscher Weg	Berufs- und Ausbildungsverkehr	Restfahrbahnbreite nicht ausreichend für Begegnungsverkehr durch hohen Parkdruck	Erhöhung Verkehrssicherheit	Neusortierung Parkraum			niedrig	kurzfristig
L1.04	Lobberich	Kurze Straße	zwischen Niedieckstraße und Werner-Jäger-Straße	Berufs- und Ausbildungsverkehr	Restfahrbahnbreite nicht ausreichend für Begegnungsverkehr durch hohen Parkdruck	Erhöhung Verkehrssicherheit	Neusortierung Parkraum			niedrig	kurzfristig
L1.05	Lobberich	Steinstraße	zwischen Süchtelner Straße und Bocholter Weg	Berufs- und Ausbildungsverkehr	Restfahrbahnbreite nicht ausreichend für Begegnungsverkehr durch hohen Parkdruck	Erhöhung Verkehrssicherheit	Neusortierung Parkraum			mittel	kurzfristig
L1.06	Lobberich	Wevelinghoven	Parkplatz Centershop	Berufs- und Ausbildungsverkehr	Flächendeckend Ladesäulen schaffen	Förderung Elektromobilität	Errichtung Ladesäule		Stromzufuhr, Flächenverfügbarkeit	niedrig	mittelfristig
L1.07	Lobberich	Rosental	Parkplatz Aldi	Berufs- und Ausbildungsverkehr	Flächendeckend Ladesäulen schaffen	Förderung Elektromobilität	Errichtung Ladesäule		Stromzufuhr, Flächenverfügbarkeit	niedrig	mittelfristig
L1.08	Lobberich	Lindenallee	Parkplatz gegenüber La Caverna	Berufs- und Ausbildungsverkehr	Flächendeckend Ladesäulen schaffen	Förderung Elektromobilität	Errichtung Ladesäule		Stromzufuhr, Flächenverfügbarkeit	niedrig	langfristig
L1.09	Lobberich	Sassenfelder Kirchweg	Städt. Krankenhaus Nettetal	Berufs- und Ausbildungsverkehr	Flächendeckend Ladesäulen schaffen	Förderung Elektromobilität	Errichtung Ladesäule		Stromzufuhr, Flächenverfügbarkeit	niedrig	mittelfristig
L1.10	Lobberich	Steegerstraße	Zentralparkplatz	Berufs- und Ausbildungsverkehr	Förderung der Elektromobilität auf zentralem Parkpaltz in zentrumsnähe	Förderung Elektromobilität	Errichtung Ladesäule		Stromzufuhr, Flächenverfügbarkeit	niedrig	mittelfristig
L1.11	Lobberich	Kempener Straße	Parkplatz toom	Berufs- und Ausbildungsverkehr	Flächendeckend Ladesäulen schaffen	Förderung Elektromobilität	Errichtung Ladesäule		Stromzufuhr, Flächenverfügbarkeit	niedrig	mittelfristig

Nr.	Ort	Straße	Abschnitt	Handlungsfeld	Hinweis	Maßnahme	Umsetzung	Zusätzliche oder Alternative Maßnahme	Konflikt / Voraussetzung	Priorität	Realisierungszeitraum
L1.12	Lobberich	Süchtelner Straße	Parkplatz Aldi	Berufs- und Ausbildungsverkehr	Flächendeckend Ladesäulen schaffen	Förderung Elektromobilität	Errichtung Ladesäule		Stromzufuhr, Flächenverfügbarkeit	niedrig	mittelfristig
L1.13	Lobberich	Wilhelm-Reimes-Straße / Hans-Willi-Gübgens-Platz		Berufs- und Ausbildungsverkehr	Flächendeckend Ladesäulen schaffen	Förderung Elektromobilität	Errichtung Ladesäule		Stromzufuhr, Flächenverfügbarkeit	niedrig	langfristig
L1.14	Lobberich	Sassenfelder Straße	Sassenfelder Straße / Zur Nette	Berufs- und Ausbildungsverkehr	Erhöhung der Verkehrssicherheit in Richtung von Naherholungsgebieten (Anmerkung per Mail)	Querungsanlage	Querung einrichten			mittel	kurzfristig
L1.15	Lobberich	Dornbuscher Straße / Sittard	B 509 / L 388	Berufs- und Ausbildungsverkehr	Unfallhäufungsstelle nach M Uko unattraktive Signalsteuerung für den Fuß- und Radverkehr	Erhöhung Verkehrssicherheit	Umbau Knotenpunkt		Rücksprache mit übergeordnetem Straßenbaulasträger notwendig	hoch	mittelfristig
L1.16	Lobberich	B 509 / K 24	B 509 / K 24	Berufs- und Ausbildungsverkehr	Erreichbarkeit Bushaltepunkt nicht gegeben (fehlender Gehweg) freier Rechtsabbieger	Erhöhung Verkehrssicherheit	Prüfung Rückbau freier Rechtsabbieger in Richtung Dyck oder Sicherung der Furt für den Fuß- und Radverkehr		Rücksprache mit übergeordnetem Straßenbaulasträger notwendig	niedrig	langfristig
L1.17	Lobberich	Am Schlibecker Berg / Kempener Straße	B 509 / L 373	Berufs- und Ausbildungsverkehr	auffällige Unfallsituation durch freie Rechtsabbieger und hohe Geschwindigkeit Hinweise im Wegedekktiv zur Radverkehrsführung und lange Wartezeiten für den Kfz-Verkehr aus Lobberich kommend	Erhöhung Verkehrssicherheit	Umbau Knotenpunkt	Rückbau des freien Rechtsabbiegers	Rücksprache mit übergeordnetem Straßenbaulasträger notwendig	hoch	mittelfristig
L1.18	Lobberich	Steegerstraße	Steegerstraße / Färberstraße	Berufs- und Ausbildungsverkehr	Entschleunigung des Kfz-Verkehrs zwischen Hagelkreuzstraße und Stern Herstellung einer sicheren Querung in Nord-Süd-Richtung	Erhöhung Verkehrssicherheit	Umbau zu Kreisverkehr		Rücksprache mit übergeordnetem Straßenbaulasträger notwendig	hoch	mittelfristig
L1.19	Lobberich	Johannes-Cleven-Straße	Ludbach Passage	Berufs- und Ausbildungsverkehr, Wirtschaftsverkehr	Förderung der Elektromobilität im Bereich eines hochfrequentierten Einzelhandels	Förderung Elektromobilität, Reduzierung Kurier-, Express- und Paket-Verkehr	Errichtung Ladestation E-Bikes und Kfz, Paketstation		Stromzufuhr, Flächenverfügbarkeit	niedrig	mittelfristig
L1.20	Lobberich	Elisabethstraße	zwischen Niedieckstraße und Steegerstraße	Berufs- und Ausbildungsverkehr	Reduzierung des Durchgangsverkehrs von Steegerstraße in Richtung Niedieckstraße; LSA in Höhe der Zufahrt fördert Schleichverkehre	Anpassung Verkehrsführung	Anordnung Anlieger frei	Einrichtung einer Einbahnstraße; Ausfahrt in Richtung Steegerstraße		mittel	kurzfristig
L1.21	Lobberich	Sassenfelder Straße / Windmühlenweg	Sassenfelder Straße / Windmühlenweg	Berufs- und Ausbildungsverkehr, Wirtschaftsverkehr	Eingeschränkte Sichtbeziehung aus Süden kommend nach Westen (Süden hat hier Vorfahrt)	Erhöhung Verkehrssicherheit	Entfernen der Stellplätze in der Sichtachse			niedrig	kurzfristig
L1.22	Lobberich	Sittard	zwischen Ortseingang und Knotenpunkt B 509	Berufs- und Ausbildungsverkehr	Angleichung der unterschiedlichen Geschwindigkeiten auf dem kurzem Teilstück	Erhöhung Verkehrssicherheit	Angleichung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 50 km/h			niedrig	langfristig

Nr.	Ort	Straße	Abschnitt	Handlungsfeld	Hinweis	Maßnahme	Umsetzung	Zusätzliche oder Alternative Maßnahme	Konflikt / Voraussetzung	Priorität	Realisierungszeitraum
Handlungsfeld 2 Freizeit und Tourismus											
L2.01	Lobberich	Sassenfeld / Lindenallee / Dohrstraße / Leuthenmühlenweg		Freizeit und Tourismus	Aufwertung der Erreichbarkeit von Naherholungsgebiete durch verbesserte Anbindung der Wanderwege (abschnittsweise fehlen Seitenräume auf einem Premiumwanderweg) Entschleunigung Kfz-Verkehr zur Sicherung des Schulverkehrs und der Nahmobilität	Verbesserung Erreichbarkeit	Attraktivierung der Verbindung für Nahmobilität	Prüfung Anordnung "Anlieger frei" auf Lindenallee	Standort Reitsportzentrum	mittel	mittelfristig

Nr.	Ort	Straße	Abschnitt	Handlungsfeld	Hinweis	Maßnahme	Umsetzung	Zusätzliche oder Alternative Maßnahme	Konflikt / Voraussetzung	Priorität	Realisierungszeitraum
Handlungsfeld 4 Nahmobilität											
L4.01	Lobberich	Sassenfelder Kirchweg	zwischen Sassenfeld und An den Sportplätzen	Nahmobilität	derzeit Anlieger frei geplante Radverbindung von Sassenfeld ins Lobbericher Zentrum	Radverkehr und Landwirtschaft frei	Öffnung für Rad- und Landwirtschaftlichen Verkehr			hoch	kurzfristig
L4.02	Lobberich	L388	zwischen B 509 und Stadtgrenze	Nahmobilität	nicht ERA-konforme Radverkehrsanlage Maßnahme im Radverkehrskonzept des Kreis Viersen	Attraktivierung Nahmobilität	Prüfung Ausbau nach ERA-Standard		Rücksprache mit übergeordnetem Straßenbausträger notwendig	mittel	mittelfristig
L4.03	Lobberich	Reinerstraße	zwischen Sassenfelder Straße und Mühlenstraße	Nahmobilität	In Verbindung mit der vorgeschlagenen Fahrradstraße auf der Mühlenstraße soll der gesamte Bereich für den Kfz-Verkehr entschleunigt werden	Schulwegsicherung	Verkehrsberuhigende bauliche Maßnahmen zur Reduzierung der Einschränkung der Hol- und Bringverkehre			mittel	kurzfristig
L4.04	Lobberich	Wohngebiet Lobberich-Ost		Nahmobilität	teilweise hoher Parkdruck im Kreuzungsbereich sowie auf den Gehwege Hohe Geschwindigkeiten (Anmerkung Wegedetektiv)	Erhöhung Verkehrssicherheit	abschnittsweise Geschwindigkeitsdämpfende Maßnahmen + Neusortierung Parkraum			niedrig	kurzfristig
L4.05	Lobberich	Flothend	zwischen Wohnmobilparkplatz und Düsseldorf Straße	Nahmobilität	Aufwertung der Erreichbarkeit des Naherholungsgebiets parallele Führung für den Radverkehr (Vorrangroute für den Radverkehr) zu Caudebec-Ring	Verbesserung Erreichbarkeit	Fahrradstraße	Geschwindigkeitsdämpfende Maßnahmen		mittel	kurzfristig
L4.06	Lobberich	Breyeller Straße	zwischen Düsseldorf Straße und Fenlandring	Nahmobilität	Vorrangroute für den Radverkehr ins Lobbericher Zentrum hoher Parkdruck schränkt den Begegnungsverkehr ein	Erhöhung Verkehrssicherheit	Fahrradstraße		Ruhender Verkehr	hoch	mittelfristig
L4.07	Lobberich	Werner-Jaeger-Straße	zwischen Niedieckstraße und Wevelinghover Straße	Nahmobilität	Teil eines Außenrings durch Lobberich zur Verbindung des Werner-Jäger-Gymnasiums und den östlich der Niedieckstraße liegenden Wohngebieten, abschnittsweise unter 2,50 m Gehwegbreite auf Hauptroute des Fußverkehrs	Tempo 30 innerorts	Anordnung Tempo 30	Neusortierung Parkraum		hoch	kurzfristig
L4.08	Lobberich	Breyeller Straße	zwischen A.T.U. und Nelsenmühle	Nahmobilität	Wichtige Achse für den Radverkehr hohe Geschwindigkeit wirkt als Barriere für den Radverkehr bei der Querung der Straße Aufwertung der Erreichbarkeit des Nettetbruchs	Reduzierung zulässige Höchstgeschwindigkeit	Anordnung Tempo 50	Prüfung Verbreiterung der Radverkehrsanlage	Rücksprache mit übergeordnetem Straßenbausträger notwendig	mittel	mittelfristig
L4.09	Lobberich	Werner-Jaeger-Straße / Heinrich-Kessels-Straße	zwischen Niedieckstraße und Van-der-Upwich-Straße	Nahmobilität	Ringverbindung zwischen Nettetal-Ost und dem Werner-Jäger-Gymnasium für den Radverkehr	Verbesserung Erreichbarkeit	Geschwindigkeitsdämpfende Maßnahmen	Neusortierung Parkraum		niedrig	kurzfristig
L4.10	Lobberich	B 509 / Dyck	Hausnummer 6 bis Bushaltepunkt Dyck	Nahmobilität	fehlende Fußwegeverbindung zu Bushaltepunkt	Verbesserung Erreichbarkeit	Schaffung einer sicheren Fußwegeverbindung		Rücksprache mit übergeordnetem Straßenbausträger notwendig	niedrig	mittelfristig
L4.11	Lobberich	Wilhelmshöhe	zwischen Hausnummer 1 und 15	Nahmobilität	Fehlende Gehwegverbindung zu Bushaltepunkt unterbrochene Radwegführung in der Ortslage einseitiger Geh- und Radweg vorhanden	Verbesserung Erreichbarkeit	Schaffung einer sicheren Fuß- und Radwegeverbindung		Straßenbauliche Maßnahmen notwendig	mittel	langfristig

Nr.	Ort	Straße	Abschnitt	Handlungsfeld	Hinweis	Maßnahme	Umsetzung	Zusätzliche oder Alternative Maßnahme	Konflikt / Voraussetzung	Priorität	Realisierungszeitraum
L4.12	Lobberich	Windmühlenweg	Windmühlenweg	Nahmobilität	In Verbindung mit der vorgeschlagenen Fahrradstraße auf der Mühlenstraße soll der gesamte Bereich für den Kfz-Verkehr entschleunigt werden	Schulwegsicherung	Verkehrsberuhigende bauliche Maßnahmen zur Reduzierung der Einschränkung der Hol- und Bringverkehre			mittel	kurzfristig
L4.13	Lobberich	Breyeller Straße	zwischen Kampstraße und Nelsenmühle	Nahmobilität	direkte Verbindung zwischen Lobberich-Zentrum und Breyell, zeitgleich Kfz-Vorrangroute	Attraktivierung Nahmobilität	Prüfung Verbreiterung der Radverkehrsanlage		Rücksprache mit übergeordnetem Straßenbausträger notwendig	mittel	langfristig
L4.14	Lobberich	Sassenfelder Straße	zwischen Stern und Grundschule Lobberich	Nahmobilität	hoch frequentierter Schulweg und hohes Aufkommen von Elterntaxis abschnittsweise unter 2,50 m Gehwegbreite auf Hauptroute des Fußverkehrs Anschluss an die Nord-Süd-Verbindung zwischen Breyell und Lobberich	Schulwegsicherung	Fahrradstraße prüfen + Vorfahrt für Sassenfelder Straße einrichten aufgrund unübersichtlicher Knotenpunkte	Geschwindigkeitsdämpfende Maßnahmen		mittel	langfristig
L4.15	Lobberich	Sassenfelder Kirchweg / An St. Sebastian	zwischen An den Sportplätzen und Doerkesplatz	Nahmobilität	Entschleunigung des Bereichs um das Krankenhaus zur Förderung des Fuß- und Radverkehrs, abschnittsweise unter 2,50 m Gehwegbreite auf Hauptroute des Fußverkehrs	Verbesserung Erreichbarkeit	Neusortierung Parkraum + Geschwindigkeitsdämpfende Maßnahmen	Prüfung Seitenräume zu verbreitern durch Reduzierung der Senkrechtstellplätze im Zuge des Neubaus des Parkplatzes in dem Bereich	Ruhender Verkehr	hoch	kurzfristig
L4.16	Lobberich	Hochstraße / Von-Bocholtz-Straße	Umfeld Fußgängerzone	Nahmobilität	Erhöhung der Aufenthaltsqualität im Zentrumsbereich von Lobberich	belebte Ortszentren	Schaffung Aufenthaltsqualität (Verkehrsberuhigter Geschäftsbereich prüfen)	Sicherstellung Barrierefreiheit + Grünflächen einrichten; Kontrolle des ruhenden Verkehrs		niedrig	mittelfristig
L4.17	Lobberich	Färberstraße / Obere Färberstraße	zwischen Johannes-Torka-Straße und In der Loeheide	Nahmobilität	Radvorrangroute in Richtung Hinsbeck Anbindung des Zentrums an Wohn- und Gewerbebereich im Norden Lobberichs	Attraktivierung Nahmobilität	Fahrradstraße			hoch	kurzfristig
L4.18	Lobberich	Steegerstraße / Kempener Straße	zwischen Kreisverkehr Hagelkreuzstraße und Stern	Nahmobilität	keine adäquate Radverkehrsanlage auf dem Abschnitt zwischen Lobberich-Ost und Stern umsetzbar	Attraktivierung Nahmobilität	Anordnung Tempo 30		Rücksprache mit übergeordnetem Straßenbausträger notwendig	hoch	kurzfristig
L4.19	Lobberich	Wevelinghover Straße	zwischen Werner-Jäger-Straße und Bahnradweg	Nahmobilität	Hinweis auf kritische Stelle im Schulwegplan Anbindung des Bahnradwegs und des WJG an den Ortskern	Erhöhung Verkehrssicherheit	Fahrradstraße (Einbahnstraße für Kfz beibehalten)			hoch	kurzfristig
L4.20	Lobberich	An den Sportplätzen	zwischen Sassenfelder Kircheng und Wevelinghover Straße	Nahmobilität	Äußerer Ringschluss zur Verbindung von Lobberich Ost und West, sowie Gewerbe, Schule und Wohnbereiche, abschnittsweise unter 2,50m Gehwegbreite auf Hauptroute des Fußverkehrs, Entschleunigung des Kfz-Verkehrs	Verbesserung Erreichbarkeit	Fahrradstraße			mittel	kurzfristig
L4.21	Lobberich	Windmühlenweg	zwischen Fenland-Ring und Grundschule Lobberich	Nahmobilität	Entschleunigung im Bereich der Schule erzeugen	Schulwegsicherung	Fahrradstraße	Haltepunkt von Schulbus prüfen, um Hol- und Bringsituation zu entschärfen	Flächenverfügbarkeit	niedrig	mittelfristig
L4.22	Lobberich	Zur Nette	zwischen Im Weberfeld und Sassenfelder Kirchweg	Nahmobilität	Fortführung des äußeren Rings für den Radverkehr zwischen Lobberich Ost und West	Verbesserung Erreichbarkeit	Fahrradstraße			mittel	mittelfristig

Nr.	Ort	Straße	Abschnitt	Handlungsfeld	Hinweis	Maßnahme	Umsetzung	Zusätzliche oder Alternative Maßnahme	Konflikt / Voraussetzung	Priorität	Realisierungszeitraum
L4.23	Lobberich	Florastraße	zwischen Süchtelner Straße und Kempener Straße	Nahmobilität	Zuführung des Radverkehrs auf die Vorrangroute in Richtung Hinsbeck und auf die Steegerstraße / Kempener Straße in Richtung Westen, Entschleunigung des Kfz-Verkehrs, um Durchgangsverkehre zu reduzieren	Attraktivierung Nahmobilität	Neusortierung Parkraum			mittel	kurzfristig
L4.24	Lobberich	Landstraße	zwischen Bereich Bushaltepunkt Wevelinghoven bis Hinsbeck Landstraße	Nahmobilität	Im Verlauf der Vorrangroute für den Radverkehr zwischen Lobberich und Hinsbeck	Attraktivierung Nahmobilität	Prüfung Verbreiterung der Radverkehrsanlage		Rücksprache mit übergeordnetem Straßenbausträger notwendig	mittel	langfristig
L4.25	Lobberich	Düsseldorfer Straße	zwischen Flothend und Caudebec-Ring	Nahmobilität	Südliche Erschließung von Lobberich für Kfz-Verkehr, der Radverkehr kann alternativ über Caudebec-Ring oder Flothend geführt werden, schmale Fahrbahn für Begegnungen zwischen Bus und Schwerverkehr	Attraktivierung Nahmobilität	Prüfung Verbreiterung der Radverkehrsanlage und Fahrbahn	Geschwindigkeitsdämpfende Maßnahmen		hoch	langfristig
L4.26	Lobberich	Süchtelner Straße	zwischen Burgstraße und Sittard	Nahmobilität	Aufwertung der Erreichbarkeit von Nahversorgungseinrichtungen und Schule, abschnittsweise unter 2,50m Gehwegbreite auf Haupttroute des Fußverkehrs	Tempo 30 innerorts	Neusortierung Parkraum + Einengungen des Straßenraums			mittel	kurzfristig
L4.27	Lobberich	Marktstraße	zwischen Hochstraße und Kempener Straße	Nahmobilität	Senkrechtparkstände in dem Bereich sind unattraktiv für den Fuß- und Radverkehr, Aufwertung des Kernbereichs für den Fuß- und Radverkehr durch Entschleunigung des Kfz-Verkehrs	belebte Ortszentren	Neusortierung Parkraum (Freihalten der Rad- und Fußverkehrsflächen); Poller prüfen; Sicherung von Kurzzeitstellplätzen	Verkehrsberuhigter Bereich (Einrichtung eindeutiger Vorfahrtsituationen)	Ruhender Verkehr	hoch	mittelfristig
L4.28	Lobberich	Caudebec-Ring	zwischen Düsseldorfer Straße und K 1	Nahmobilität	neuer Haltepunkt schränkt den Radverkehr ein (Anmerkung aus dem Wegedetektiv), durch den ruhenden Verkehr ist keine sichere und attraktive Radverkehrsanlage in dem Bereich umsetzbar, abschnittsweise Gehwegbreite unter 2,50m auf Haupttroute des Fußverkehrs	Attraktivierung Nahmobilität	Geschwindigkeitsdämpfende Maßnahmen		Linienbusverkehr, Flächenverfügbarkeit	hoch	langfristig
L4.29	Lobberich	Johannes-Cleven-Straße	zwischen Fenland-Ring, Bleichstraße und Breyeller Straße	Nahmobilität	Wichtiger Versorgungsbereich im Zentrum von Lobberich, Enge Straßenräume in Verbindung mit hohem Kfz-Aufkommen in dem Bereich	belebte Ortszentren	Geschwindigkeitsdämpfende Maßnahmen + Querungsmöglichkeiten um die Ludbach-Passage herum	Entfernen des Schutzstreifens im Bereich der Ludbach-Passage; Einfärbung der Pkw-Zufahrt		hoch	kurzfristig
L4.30	Lobberich	Düsseldorfer Straße	zwischen Breyeller Straße und Caudebec-Ring	Nahmobilität	Kfz-Vorrangroute ins Lobbericher Zentrum sichere und attraktive Radverkehrsanlage ist aufgrund der verfügbaren Flächen nicht umsetzbar der Radverkehrs soll alternativ über Flothend geführt werden	Tempo 30 innerorts	Geschwindigkeitsdämpfende Maßnahmen (Neusortierung Parkraum)		Straßenbauliche Maßnahmen notwendig	hoch	mittelfristig
L4.31	Lobberich	Kempener Straße / Färberstraße	zwischen Süchtelner Straße und Steegerstraße	Nahmobilität	Hinweis auf kritische Stelle im Schulwegplan abschnittsweise unter 2,50m Gehwegbreite auf Haupttroute des Fußverkehrs Verbindung der vorgeschlagenen Fahrradstraßen Breyeller Straße und Obere Färberstraße	Tempo 30 innerorts	Anordnung Tempo 30			hoch	kurzfristig
L4.32	Lobberich	Niedieckstraße	zwischen Steegerstraße und Rosental	Nahmobilität	vermehrt auftretende Unfälle durch den ruhenden Verkehr in Verbindung mit geringer Restfahrbahnbreite abschnittsweise unter 2,50 m Gehwegbreite auf Haupttroute des Fußverkehrs	Erhöhung Verkehrssicherheit	Neusortierung Parkraum	Attraktivierung Fußverkehr (weitere Querungsmöglichkeiten mit Vorrang für den Fußverkehr prüfen zur Entschleunigung)	Rücksprache mit übergeordnetem Straßenbausträger notwendig; ruhender Verkehr	hoch	kurzfristig
L4.33	Lobberich	Doerkesplatz	Doerkesplatz	Nahmobilität	Förderung der Aufenthaltsqualität und Intermodalität im Zentrumsbereich von Lobberich	Verbesserung Erreichbarkeit	Schaffung Aufenthaltsqualität	Tempo 30 bzw. Verkehrsberuhigung + Einrichtung Einbahnstraßenring in Verbindung mit Radweg prüfen		hoch	mittelfristig
L4.34	Lobberich	Rosental / Niedieckstraße	Rosental / Niedieckstraße	Nahmobilität	im Verlauf der Radschnellverbindung Krefeld-Venlo, Führung des Radverkehrs (Schulweg) in Richtung Wevelinghover Straße	Knotenpunkt prüfen	Knotenpunkt prüfen (Überführung / Brücke?)		Rücksprache mit übergeordnetem Straßenbausträger notwendig; ruhender Verkehr	niedrig	langfristig

Nr.	Ort	Straße	Abschnitt	Handlungsfeld	Hinweis	Maßnahme	Umsetzung	Zusätzliche oder Alternative Maßnahme	Konflikt / Voraussetzung	Priorität	Realisierungszeitraum
L4.35	Lobberich	Düsseldorfer Straße / Caudebec-Ring	Düsseldorfer Straße / Caudebec Ring	Nahmobilität	schmale Radverkehrsanlage an den Zufahrten des Kreisverkehrs, gefährlich nahe Führung an ruhendem Verkehr in nördlicher Richtung	Attraktivierung Nahmobilität	Prüfung einer sicheren Radverkehrsführung am Knotenpunkt	Geschwindigkeitsdämpfende Maßnahmen im Bereich	Straßenbauliche Maßnahmen notwendig	hoch	kurzfristig
L4.36	Lobberich	Kempener Straße	Kempener Straße / Florastraße	Nahmobilität	Unterstützung der Entschleunigung auf der Kempener Straße Aufwertung der Erreichbarkeit der Bushaltepunkte	Querungsanlage	Querung einrichten		Rücksprache mit übergeordnetem Straßenbaulasträger notwendig; ruhender Verkehr	hoch	kurzfristig
L4.37	Lobberich	Düsseldorfer Straße	Düsseldorferstraße / Wilhelmshöhe	Nahmobilität	Vorrangnetz des Radverkehrs zur Verbindung des Flothends und der Verbindung in Richtung Dyck	Querungsanlage	Querung einrichten		Rücksprache mit übergeordnetem Straßenbaulasträger notwendig; ruhender Verkehr	hoch	mittelfristig
L4.38	Lobberich	Dyck	Abzweigung Pietschbach	Nahmobilität	Radvorrangroute kreuzt eine Kreisstraße	Querungsanlage	Querung einrichten			hoch	mittelfristig
L4.39	Lobberich	Kempener Straße	Höhe Autohaus Willy Holter	Nahmobilität	Verbindung zwischen den Wohngebieten Lobberich-Ost mit dem Gewerbegebiet, Zuführung zum Grünweg als Verbindungsstück zum äußeren Ring Lobberichs	Querungsanlage	Querung einrichten		Rücksprache mit übergeordnetem Straßenbaulasträger notwendig; ruhender Verkehr	mittel	mittelfristig
L4.40	Lobberich	Johannes-Cleven-Straße	Höhe Zugang Ludbach-Passage	Nahmobilität	Aufwertung der Erreichbarkeit der Ludbach Passage	Querungsanlage	Querung einrichten (Gehwegüberfahrt)			hoch	kurzfristig
L4.41	Lobberich	Landstraße	Ortseingang Lobberich K 1	Nahmobilität	ungesicherter Ortseingang für den Fuß- und Radverkehr	Sicherung Ortseingang	Sicherung Ortseingang für den Rad- und Fußverkehr		Rücksprache mit übergeordnetem Straßenbaulasträger notwendig; ruhender Verkehr	hoch	langfristig
L4.42	Lobberich	Werner-Jäger-Straße / Niedieckstraße	Werner-Jaeger-Straße / Niedieckstraße	Nahmobilität	kritischer Knotenpunkt für den Schulweg durch eingeschränkte Sichtbeziehungen auf die Niedieckstraße	Erhöhung Verkehrssicherheit	Umbau Knotenpunkt		Rücksprache mit übergeordnetem Straßenbaulasträger notwendig; ruhender Verkehr	hoch	kurzfristig
L4.43	Lobberich	An St. Sebastian	An St. Sebastian / Niedieckstraße	Nahmobilität	Vorrangnetz des Radverkehrs schmale Radverkehrsanlage an den Zufahrten	Attraktivierung Nahmobilität	Umbau Knotenpunkt (Zuführung in Wevelinghover Straße)			hoch	kurzfristig
L4.44	Lobberich	Breyeller Straße	Breyeller Straße / Düsseldorfer Straße	Nahmobilität	Vorrangnetz des Radverkehrs eingeschränkte Sichtbeziehung durch Kurvenradius Schaffung einer sicheren Querungsmöglichkeit für den Fuß- und Radverkehr an der südlichen Zufahrt	Anpassung Knotenpunktführung	Umbau zu Kreisverkehr / optische Einengung	Querung zur Robert-Kahrmann-Straße einrichten	Straßenbauliche Maßnahmen notwendig	mittel	mittelfristig
L4.45	Lobberich	Kempener Straße / Hagelkreuzstraße	Kempener Straße / Hagelkreuzstraße	Nahmobilität	Teil der Schulverbindung in Richtung Westen notwendige Fahrradschleuse aus dem Kreisverkehr kommend auf die Kempener Straße	Anpassung Knotenpunktführung	Einrichtung einer Fahrradschleuse		Rücksprache mit übergeordnetem Straßenbaulasträger notwendig; ruhender Verkehr	hoch	kurzfristig
L4.46	Lobberich	Am Schliebecker Berg	Bushaltepunkt Heidenfeld	Nahmobilität	Herstellung einer sicheren Querung der Bundesstraße als Teil der Schulwegsicherung (Anmerkung im Wegedetektiv)	Querungsanlage	Querung einrichten		Rücksprache mit übergeordnetem Straßenbaulasträger notwendig; ruhender Verkehr	niedrig	langfristig

Nr.	Ort	Straße	Abschnitt	Handlungsfeld	Hinweis	Maßnahme	Umsetzung	Zusätzliche oder Alternative Maßnahme	Konflikt / Voraussetzung	Priorität	Realisierungszeitraum
L4.47	Lobberich	Sittard	HNR 80	Nahmobilität	keine sichere Überführung für den Radverkehr vorhanden	Querungsanlage	Querung einrichten			niedrig	mittelfristig

Nr.	Ort	Straße	Abschnitt	Handlungsfeld	Hinweis	Maßnahme	Umsetzung	Zusätzliche oder Alternative Maßnahme	Konflikt / Voraussetzung	Priorität	Realisierungszeitraum
Handlungsfeld 6 Wirtschaftsverkehr											
L6.01	Lobberich	Doerkesplatz	Doerkesplatz	Wirtschaftsverkehr	Zentraler Bereich	Förderung Elektro- und Nahmobilität, Fahrradabstellanlagen, Reduzierung Kurier-, Express- und Paket-Verkehr	Errichtung Ladestation E-Bikes und Kfz (Quartiers-Hub), Paketstation	Einrichtung Mobilstation		hoch	langfristig

8 Maßnahmen im Stadtteil Schaag

Nr.	Ort	Straße	Abschnitt	Handlungsfeld	Hinweis	Maßnahme	Umsetzung	Zusätzliche oder Alternative Maßnahme	Konflikt / Voraussetzung	Priorität	Realisierungszeitraum
Handlungsfeld 1 Berufs- und Ausbildungsverkehr											
S1.01	Schaag	Pieper / Furth	zwischen Annastraße und Brachter Straße	Berufs- und Ausbildungsverkehr	Verringerung Durchgangsverkehr und Schleichverkehre von der Annastraße Entschleunigung aufgrund eingeschränkter Sicht an nördlicher Einmündung ungünstiger Abbiegeradius an nördlicher Zufahrt	Verkehrsführung	Geschwindigkeitsdämpfende Maßnahmen			niedrig	mittelfristig
S1.02	Schaag	Metgesheide	Annastraße / Metgesheide	Berufs- und Ausbildungsverkehr	eingeschränkte Sicht durch ungünstiger Abbiegeradius an Zufahrt erhöhte Verkehrsbelastung und Geschwindigkeit auf der Annastraße	Erhöhung Verkehrssicherheit	Anpassung Abbiegebeziehung			niedrig	kurzfristig

Nr.	Ort	Straße	Abschnitt	Handlungsfeld	Hinweis	Maßnahme	Umsetzung	Zusätzliche oder Alternative Maßnahme	Konflikt / Voraussetzung	Priorität	Realisierungszeitraum
Handlungsfeld 4 Nahmobilität											
S4.01	Schaag	L373	Auf Nettetaler Stadtgebiet (Happelter)	Nahmobilität	nicht ERA-konforme Radverkehrsanlage Maßnahme im Radverkehrskonzept des Kreis Viersen	Attraktivierung Nahmobilität	Prüfung Ausbau nach ERA-Standard			mittel	mittelfristig
S4.02	Schaag	Boisheimer Straße	zwischen An der Kirchen und Ortsausgang	Nahmobilität	Anbindung der Ortslage an das Stadtteilzentrum schmale Gehwegbreiten Straße wirkt als Barriere zwischen Wohnbereichen und der Hubertusgrundschule	belebte Ortszentren	Geschwindigkeitsdämpfende Maßnahmen (Anordnung Tempo 30, wenn möglich)	Prüfung Verbreiterung der Seitenräume durch Reduzierung des ruhenden Verkehrs	Rücksprache mit übergeordnetem Straßenbaulasträger notwendig Linienbusverkehr	mittel	kurzfristig
S4.03	Schaag	Happelter Straße / Kindter Straße		Nahmobilität	Aufwertung Erreichbarkeit Friedhof, Sportplatz und Wohnbereiche stellenweise unter 1,50 m Gehwegbreite auf Hauptroute des Fußverkehrs	Attraktivierung Nahmobilität	Geschwindigkeitsdämpfende Maßnahmen (Anordnung Tempo 30, wenn möglich)			mittel	kurzfristig
S4.04	Schaag	Hubertusplatz	Hubertusplatz	Nahmobilität	Aufwertung der Aufenthaltsqualität im Bereich des Ortsteilzentrums Schaags Gehwegbreiten unter 2,50 m auf Hauptroute des Fußverkehrs	belebte Ortszentren	Anordnung Tempo 30			niedrig	kurzfristig
S4.05	Schaag	Rahe	zwischen Kreuzgarten und Boisheimer Straße	Nahmobilität	Schaffung einer sicheren Verbindung für den Fuß- und Radverkehr zwischen Ortslage und Stadtteilzentrum	Verbesserung Erreichbarkeit	Attraktivierung der Verbindung für Nahmobilität			niedrig	langfristig
S4.06	Schaag	Speck / Schaager Straße	zwischen Annastraße und Lobbericher Straße	Nahmobilität	Einrichtung einer Nord-Süd-Achse als Verbindungsstück zwischen Schaag und Lobberich, Erhöhung der Verkehrssicherheit für den Schulverkehr durch Entschleunigung des Kfz-Verkehrs	Verbesserung Erreichbarkeit	Fahrradstraße		Schulbusverkehr	hoch	mittelfristig
S4.07	Schaag	Annastraße	zwischen An der Kirche und Hubertusstraße	Nahmobilität	Im Verlauf der Vorrangroute Radverkehr Fahrbahnbreite mit Parken 4,50 - 4,70 m führt zu unsicheren Begegnungsverkehren Entschleunigung des Kfz-Verkehrs unübersichtliche Knotenpunkte	belebte Ortszentren	Geschwindigkeitsdämpfende Maßnahmen (Anordnung Tempo 30, wenn möglich)	Neusortierung Parkraum	Rücksprache mit übergeordnetem Straßenbaulasträger notwendig Linienbusverkehr	hoch	kurzfristig
S4.08	Schaag	Brachter Straße	zwischen Furth und Moubisstraße	Nahmobilität	Anbindung der Ortslage an das Stadtteilzentrum, Entschleunigung des Kf-Verkehrs in Richtung des Knotenpunktbereichs	Attraktivierung Nahmobilität	Geschwindigkeitsdämpfende Maßnahmen (Anordnung Tempo 30, wenn möglich)		Rücksprache mit übergeordnetem Straßenbaulasträger notwendig Linienbusverkehr	mittel	kurzfristig
S4.09	Schaag	Kindter Straße	zwischen Alte Schule Schaag und An der Kirche	Nahmobilität	Aufwertung der Erreichbarkeit des Friedhofs für den Fuß- und Radverkehr, Erhöhung der Verkehrssicherheit in Richtung des Sportplatzes, unübersichtliche Knotenpunkte im Verlauf der Strecke mit Gehwegbreiten unter 1,50 m	Attraktivierung Nahmobilität	Geschwindigkeitsdämpfende Maßnahmen (Anordnung Tempo 30, wenn möglich)		Rücksprache mit übergeordnetem Straßenbaulasträger notwendig Linienbusverkehr	mittel	kurzfristig
S4.10	Schaag	Happelter Straße	zwischen Hubertusgrundschule und K 4	Nahmobilität	Erhöhung der Verkehrssicherheit im Bereich der Grundschule, aktuell Tempo 30, allerdings stellenweise unter 1,50 m Gehwegbreite	Verbesserung Erreichbarkeit	Geschwindigkeitsdämpfende Maßnahmen			mittel	mittelfristig
S4.11	Schaag	An der Kirche	Kindter Straße / An der Kirche	Nahmobilität	Hinweis auf kritische und unübersichtliche Stelle im Schulwegplan Entschleunigung des Kfz-Verkehrs, Anmerkung im Wegedetektivs	Schulwegsicherung	Querung einrichten			mittel	kurzfristig

Nr.	Ort	Straße	Abschnitt	Handlungsfeld	Hinweis	Maßnahme	Umsetzung	Zusätzliche oder Alternative Maßnahme	Konflikt / Voraussetzung	Priorität	Realisierungszeitraum
S4.12	Schaag	Brachter Straße	Hausnummer 9	Nahmobilität	Aufwertung der Erreichbarkeit der Grünfläche Entschleunigung des Kfz-Verkehrs und somit Abbau der Barriere der Landesstraße	Querungsanlage	Querung einrichten		Rücksprache mit übergeordnetem Straßenbaulasträger notwendig Linienbusverkehr	mittel	kurzfristig
S4.13	Schaag	Happelter	L 373 / K 4	Nahmobilität	freier Rechtsabbieger und fehlende Querung am Knotenpunkt Entschleunigung des Kfz-Verkehrs	Querungsanlage	Querung einrichten	Umbau Knotenpunkt	Rücksprache mit übergeordnetem Straßenbaulasträger notwendig Linienbusverkehr	niedrig	langfristig
S4.14	Schaag	Boisheimer Straße	Hausnummer 9	Nahmobilität	derzeit Lichtsignalanlage zur Anbindung der Grundschule und Entschleunigung des Kfz-Verkehrs	Querungsanlage	Querung einrichten (Fußgängerüberweg), Verlegen der Querungssituation auf Höhe des Hubertusplatzes		Rücksprache mit übergeordnetem Straßenbaulasträger notwendig Linienbusverkehr	mittel	kurzfristig
S4.15	Schaag	Boisheimer Straße	K 4 / Mommer Straße	Nahmobilität	Entschleunigung des Kfz-Verkehrs in Richtung Kernbereich Bewusstseinsschaffung einer neuen Situation innerorts	Sicherung Ortseingang	Ortseingang baulich kenntlich machen		Rücksprache mit übergeordnetem Straßenbaulasträger notwendig Linienbusverkehr	hoch	mittelfristig
S4.16	Schaag	Annastraße	L 387 / K 4	Nahmobilität	Vorrangnetz für den Radverkehr Unfallhäufungsstelle nach M Uko Hinweis auf kritische Stelle im Schulwegplan	Erhöhung Verkehrssicherheit	Umbau zu Kreisverkehr		Rücksprache mit übergeordnetem Straßenbaulasträger notwendig Linienbusverkehr	hoch	mittelfristig
S4.17	Schaag	Annastraße	L 387 / Hans-Herbert-Rösge-Straße	Nahmobilität	Vorrangroute für den Radverkehr versetzter Knotenpunkt (kaum Abbiegeradius) eingeschränkte Sichtbeziehungen	Erhöhung Verkehrssicherheit	Umbau zu Kreisverkehr / sichere Abbiegebeziehung für Radverkehr		Rücksprache mit übergeordnetem Straßenbaulasträger notwendig Linienbusverkehr	niedrig	kurzfristig
S4.18	Schaag	Hubertusplatz	Parkplatz Hubertusplatz	Nahmobilität, Wirtschaftsverkehr	Kernbereich Schaags als zentraler Punkt zur Förderung der Intermodalität	Förderung Elektro- und Nahmobilität, Reduzierung Kurier-, Express- und Paket-Verkehr	Errichtung Ladestation E-Bikes und Kfz (Quartiers-Hub), Paketstation		Stromzufuhr, Flächenverfügbarkeit	mittel	mittelfristig
S4.19	Schaag	Riether Straße	zwischen An der Kirchen und Abzweigung Rieth	Nahmobilität	Verlauf der Radvorrangroute aus Schaag in Richtung Süden	Attraktivierung Nahmobilität	Fahrradstraße	Geschwindigkeitsdämpfende Maßnahmen		hoch	langfristig

Nr.	Ort	Straße	Abschnitt	Handlungsfeld	Hinweis	Maßnahme	Umsetzung	Zusätzliche oder Alternative Maßnahme	Konflikt / Voraussetzung	Priorität	Realisierungszeitraum
Handlungsfeld 5 ÖPNV											
S5.01	Schaag	Kindt	zwischen L 373 und K 4	ÖPNV und alternative Mobilitätsformen	Anbindung Ortslage Kreuzgarten durch Anpassung des Linienwegs der Linie SB84	Anpassung Linienweg	Anpassung Linienweg		Rücksprache mit Kreis Viersen bezüglich Umlaufzeitverlängerung und Streckenführung	niedrig	mittelfristig
S5.02	Schaag	Metgesheide	L 387 / Metgesheide	ÖPNV und alternative Mobilitätsformen	In Verbindung mit der Anpassung des Linienwegs der Linie 64	Einrichtung Bushaltepunkt	Einrichtung Bushaltepunkt		Rücksprache mit Kreis Viersen und Straßen.NRW; Flächenverfügbarkeit	niedrig	mittelfristig
S5.03	Schaag	Am Kreuzgarten	Hausnummer 53	ÖPNV und alternative Mobilitätsformen	Ortslage ohne ÖPNV-Anbindung	Einrichtung Bushaltepunkt	Einrichtung Bushaltepunkt (in Verbindung mit Anpassung des Linienwegs der Linie SB84)		Rücksprache mit Kreis Viersen; Flächenverfügbarkeit	niedrig	mittelfristig

9 Maßnahmensteckbriefe

Maßnahmensteckbriefe Nettetal Erläuterungen

Das Mobilitätskonzept Nettetal enthält insgesamt rund 270 Maßnahmen, die eine zukunftsfähige und bedarfsgerechte Mobilität in Nettetal gewährleisten sollen.

Hierbei umfassen die vorliegenden Maßnahmensteckbriefe 36 ausgewählte Maßnahmen, die detailliert betrachtet werden und teilweise bereits Gestaltungsvorschläge zum Umbau des Straßenraums beinhalten.

Aufbau der Steckbriefe

Die Maßnahmensteckbriefe bestehen jeweils aus zwei Seiten, wobei die erste Seite folgende allgemeine Informationen enthält:

- Maßnahmen-Nr. im Maßnahmenkatalog
- Stadtteil (gesamtes Stadtgebiet / Breyell / Hinsbeck / Kaldenkirchen / Leuth / Lobberich / Schaag)
- Handlungsfeld (Nahmobilität / Kommunikation & Öffentlichkeitsarbeit / ÖPNV & alternative Mobilitätsformen / Berufs- und Ausbildungsverkehr / Wirtschaftsverkehr / Freizeit & Tourismus)
- Bereich / Abschnitt der Maßnahme im Straßennetz
- Ausgangslage
- Zielsetzung / Verkehrliche Wirkung der Maßnahme
- Maßnahmenbeschreibung
- Bemerkung (zusätzliche Hinweise zur Umsetzung)
- Baulicher Aufwand
- Umsetzungskosten
- Realisierungszeitraum
- Priorität
- Zusätzliche Verantwortlichkeit (unabhängig der Stadt Nettetal)
- Kombination mit anderen Maßnahmen
- Förderprogramm (wenn vorhanden)
- Nächste Schritte

Die zweite Seite des Maßnahmensteckbriefs umfasst je nach Maßnahme detaillierte Informationen zur Vorgehensweise, eine konkrete Maßnahmenbeschreibung bzw. einen Gestaltungsvorschlag zur Umgestaltung des Straßenzuges.

Zur besseren Übersicht wurden die Steckbriefe von 1 bis 36 durchnummeriert. Diese Nummerierung ist von der Nummerierung im zugehörigen Maßnahmenkatalog unabhängig. Eine Besonderheit weisen die Steckbriefe Nr. 4 (Neuorganisation des Parkraums) und Nr. 5 (Lichtsignalanlagen) auf. Aufgrund der zahlreichen Informationen in diesen Steckbriefen wurden die Steckbriefe jeweils in einen Teil A und einen Teil B aufgeteilt.

STADT NETTETAL NETZGESTALTUNG | VORRANGNETZE

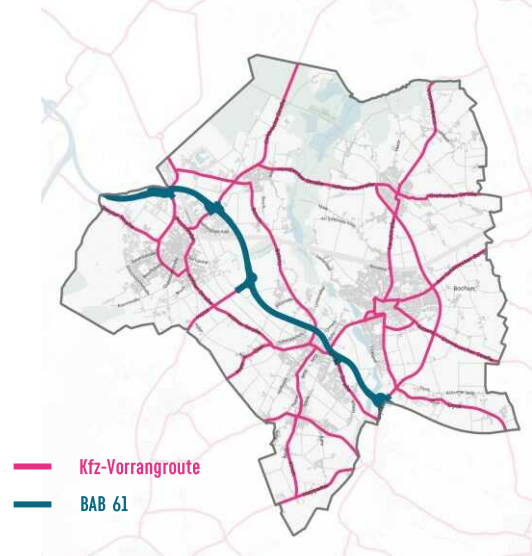


Nr. 1

Maßnahmen-Nr.	N4.01		
Stadtteil	gesamtes Stadtgebiet		
Handlungsfeld	Förderung der Nahmobilität		
Tangiertes Handlungsfeld	Berufs- und Ausbildungsverkehr		
Bereich / Abschnitt	gesamtes Straßennetz		
Ausgangslage	→ Die Straßenräume im gesamten Stadtgebiet bieten nicht für jede Verkehrsart sowie deren Ansprüche ausreichend Raum		
Zielsetzung / Verkehrliche Wirkung	<ul style="list-style-type: none"> → Schaffung eines Straßennetzes, welches den Ansprüchen der einzelnen Verkehrsteilnehmenden genügt → Straßen als Räume für Mobilität und Aufenthalt → Erhöhung der Verkehrssicherheit für die einzelnen Verkehrsteilnehmenden 		
Maßnahmenbeschreibung	<ul style="list-style-type: none"> → Realisierung von Vorrangnetzen für den Kfz-, Rad- und Fußverkehr → Einführung von Standards hinsichtlich der Breiten 		
Bemerkung	Vorrangnetze dienen dazu, den verschiedenen Verkehrsarten auf bestimmten Routen eine komfortable, bevorrechtigte Verbindung anzubieten. Bei Überlagerungen von diesen Routen gilt es, Detailbetrachtungen durchzuführen und Kompromisse zu finden.		
Baulicher Aufwand	hoch	Umsetzungskosten	-
Realisierungszeitraum	koninuierlich	Priorität	hoch
zstl. Verantwortlichkeit	Kreis Viersen Straßen.NRW	Kombination mit Maßnahme Nr.	
Förderprogramm	Klimaschutz durch Radverkehr, Förderrichtlinie kommunaler Straßenbau, Förderrichtlinie Nahmobilität, Sonderprogramm „Stadt und Land“		
Nächste Schritte	Einarbeitung in das bestehende Knotenpunktnetz Radverkehr		
21N014 Mobilitätskonzept Nettetal Maßnahmensteckbriefe			

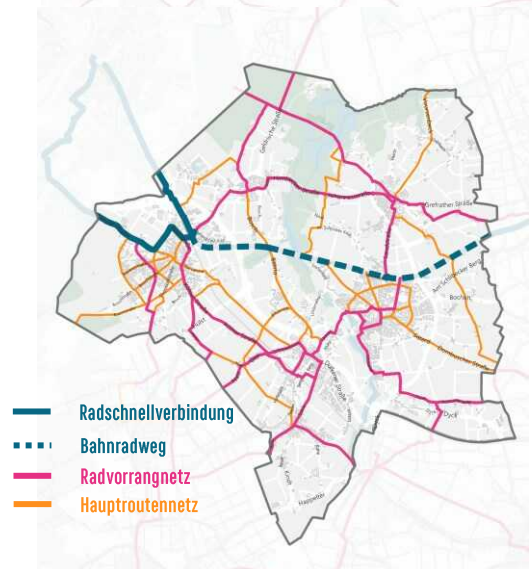
Vorrangnetz Kfz-Verkehr

- Klassifiziertes Straßennetz (Bundes-, Landes- und Kreisstraßen)
- „Leistungsstarke Achsen“ für den Kfz-Verkehr
- Sicherstellung der Erreichbarkeit und Versorgung von Ortschaften
- Anbindung der Autobahnanschlüsse an Berufs- und Tourismusziele
- Erreichbarkeit von Parkierungsanlagen für den Umstieg auf andere Verkehrsmittel
- Berücksichtigung sensibler Bereiche (z.B. Wohngebiete)



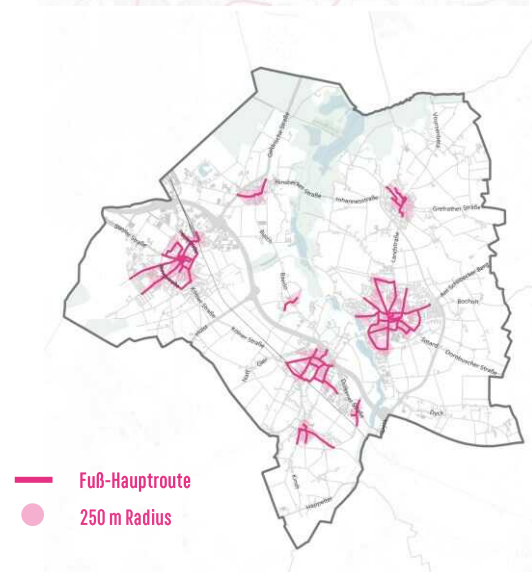
Vorrangnetz Radverkehr

- „Schnelle Achsen“ für den Radverkehr
- Verbindung der Ortschaften untereinander
- Anbindung der Bahnhöfe an Ortschaften und Tourismusziele
- Anbindung an die Radschnellverbindung Venlo – Krefeld und niederländische Radrouten
- Definition von Standards für Radvorrangrouten
- Ergänzung von Haupt- und Basisrouten
- Langfristig: Bevorrechtigung des Bahnradweges an Knotenpunkten
- Langfristig: Einheitliche Gestaltung des Bahnradweges im gesamten Streckenverlauf



Vorrangnetz Fußverkehr

- Komfortable Achsen für den Fußverkehr
- Barrierefreie Straßenraumgestaltung
- Verbindung der wesentlichen Ziele innerhalb der Orte
- Anbindung von Quell- und Zielpunkten (Schule, KiTa, Nahversorger, Bahnhof, Zentrum)



STADT NETTETAL ÖFFENTLICHKEITSARBEIT FAHRRADSTRABEN



Foto: muenster.de

Nr. 2

Maßnahmen-Nr.	N3.01		
Stadtteil	gesamtes Stadtgebiet		
Handlungsfeld	Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit		
Tangiertes Handlungsfeld	Nahmobilität Berufs- und Ausbildungsverkehr		
Bereich / Abschnitt	geplante Fahrradstraßen		
Ausgangslage	Die Einrichtung von Fahrradstraßen im Nettetaler Stadtgebiet soll durch entsprechende Kampagnen und Öffentlichkeitsarbeit begleitet werden		
Zielsetzung / Verkehrliche Wirkung	<ul style="list-style-type: none"> → Schaffung von Akzeptanz in der Bürgerschaft → Kenntnis über die Bedingungen und Verkehrsregeln in einer Fahrradstraße → Aufklärung über eine stufenweise Umsetzung je nach vorhandenem Straßenraum 		
Maßnahmenbeschreibung	Erarbeitung eines Kommunikationskonzeptes zum Thema Fahrradstraßen und deren Umsetzung im Stadtgebiet		
Bemerkung	-		
Baulicher Aufwand	-	Umsetzungskosten	gering
Realisierungszeitraum	kontinuierlich	Priorität	hoch
zstl. Verantwortlichkeit	-	Kombination mit Maßnahme Nr.	-
Förderprogramm	Förderung örtlicher Verkehrssicherheitsaktionen im Verkehrssicherheitsprogramm NRW 2020		
Nächste Schritte	Erstellung einer Informationskampagne zum Thema Fahrradstraßen in Nettetal		

Kommunikationskampagne z.B. mit folgenden Aktionen

Lokale Aktionen

- Information der Anwohnenden der zukünftigen Fahrradstraße mittels Broschüren, Flyern etc.
- Aushang von Plakaten mit Hinweisen auf die neue Situation „Hier ist jetzt eine Fahrradstraße“
- Aktions-/Informationsstand in der Straße nach Fertigstellung der Fahrradstraße
Material: Türknauf-Hänger oder Postkarten, Giveaways wie z.B. Luftballons oder Sattelbezüge
- Straßenbanner (quer über die Straße gespannt)

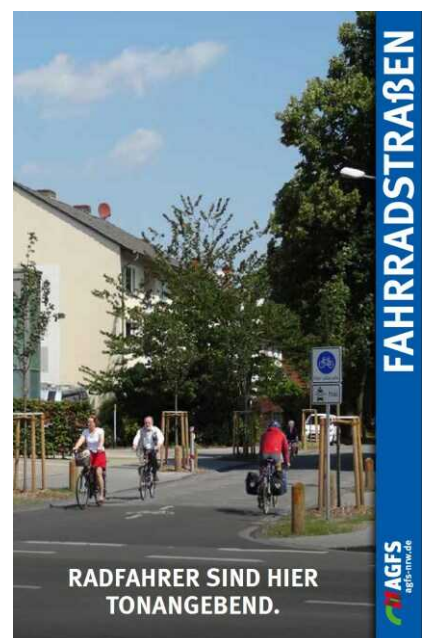
Gesamtstädtische Aktionen

- Einsatz von Plakaten aller Formate (City-Lights, digitale Infotafeln, DIN-Format für Litfaßsäulen, Bauzäune, Plakatwände etc.)
- Hänger an den Haltestangen der Busse
- Auslage von Flyern und Broschüren im Rathaus
- Separates Aktionsset für Schulen
- Zeitungsbeilage mit einem Fahrradstraßen-Spezial
- Infostand auf den Wochenmärkten



Fahrradstraßen-Kampagne in Darmstadt
(Quelle: www.bnu.de)

Beispiel-Flyer für die Bürgerschaft (Quelle: AGFS NRW)



STADT NETTETAL RADWEGEBENUTZUNGSPFLICHT



Foto: antenneunna.de

Nr. 3

Maßnahmen-Nr.	N4.02		
Stadtteil	gesamtes Stadtgebiet		
Handlungsfeld	Förderung der Nahmobilität		
Tangiertes Handlungsfeld	Berufs- und Ausbildungsverkehr		
Bereich / Abschnitt	bestehende, benutzungspflichtige Radwege		
Ausgangslage	→ Weite Teile der benutzungspflichtigen Radwege entsprechen nicht den geltenden Regelwerken und weisen Schäden auf		
Zielsetzung / Verkehrliche Wirkung	<ul style="list-style-type: none"> → Förderung des Radverkehrs → Bewusstsein für den Radverkehr schaffen, um ein gemeinsames Miteinander zu fördern → Entschleunigung des Kfz-Verkehrs 		
Maßnahmenbeschreibung	<ul style="list-style-type: none"> → Aufhebung der Benutzungspflicht von gemeinsamen und getrennten Geh-/Radwegen innerorts → Prüfung einer Umwidmung von gemeinsamen Geh-/Radwegen in Gehwege mit „Nutzungsrecht“ für den Radverkehr (vgl. Piktogramm „Nutzungsrecht“) 		
Bemerkung	Weitere Öffentlichkeitsarbeit ist notwendig		
Baulicher Aufwand	gering	Umsetzungskosten	einzelfallabhängig
Realisierungszeitraum	< 5 Jahre	Priorität	hoch
zstl. Verantwortlichkeit	-	Kombination mit Maßnahme Nr.	-
Förderprogramm	Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten im kommunalen Umfeld, Förderrichtlinie Nahmobilität		
Nächste Schritte	Umwidmung von gemeinsamen Geh-/ Radwegen		



VZ 237



VZ 240



VZ 241-30

§ 2 Abs. 4 StVO

„Eine Pflicht, Radwege in der jeweiligen Fahrtrichtung zu benutzen, besteht nur, wenn dies durch Zeichen 237, 240 oder 241 angeordnet ist. Rechte Radwege ohne die Zeichen 237, 240 oder 241 dürfen benutzt werden. [...] Wer mit dem Rad fährt, darf ferner rechte Seitenstreifen benutzen, wenn keine Radwege vorhanden sind und zu Fuß Gehende nicht behindert werden.“

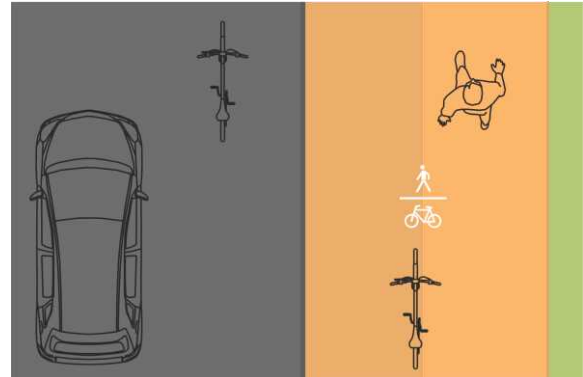
Piktogramm „Nutzungsrecht“

Bei der Markierung muss der Radverkehr lediglich „erforderlichenfalls [...] die Geschwindigkeit dem Fußgängerverkehr anpassen. [...] Zu Fuß Gehende dürfen darauf vertrauen, dass Radfahrende auf sie Rücksicht nehmen und notfalls rechtzeitig durch Glockenzeichen auf sich aufmerksam machen; erst dann müssen sie eine Passage freigeben.“ [VwV-StVO zu § 41]

Durch die Nutzung des Piktogramms, kann die Benutzungspflicht von schmalen Radwegen aufgehoben werden.

§ 2 Abs. 5 Satz 4-6 StVO

„Auf zu Fuß Gehende ist besondere Rücksicht zu nehmen. Der Fußgängerverkehr darf weder gefährdet noch behindert werden. Soweit erforderlich, muss die Geschwindigkeit an den Fußgängerverkehr angepasst werden.“



Anwendungsskizze des Piktogramms „Nutzungsrecht“
(Quelle: IGS mbH)

Eine Nutzung des Piktogramms wird insbesondere an Straßenzügen mit einer zulässigen Geschwindigkeit von 50 km/h empfohlen. Zudem sollte die verfügbare Gehwegbreite 2,00 m nicht unterschreiten.



Für Radfahrende besteht weiterhin die Möglichkeit, die Seitenräume zu nutzen. Gleichzeitig ist die Nutzung der Fahrbahn gestattet, was durch Fahrrad-Piktogramme auf der Fahrbahn verdeutlicht werden kann.

Öffentlichkeitsarbeit Radwegebenutzungspflicht

Hier ist die Radwegebenutzungspflicht aufgehoben!



Sie haben die Wahl





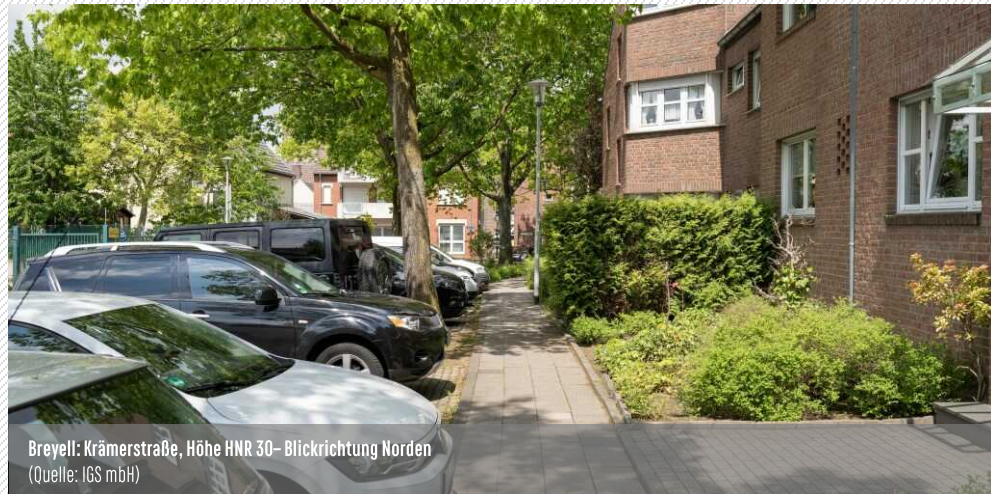
Nutzung von Fahrbahn und Gehweg erlaubt



Beispielhaftes Straßenbanner zur Information der Verkehrsteilnehmenden
(Quelle: IGS mbH)

STADT NETTETAL

NEUORGANISATION DES RUHENDEN VERKEHRS – TEIL A



Nr. 4a

Maßnahmen-Nr.	N4.03		
Stadtteil	gesamtes Stadtgebiet		
Handlungsfeld	Förderung der Nahmobilität		
Tangiertes Handlungsfeld	Berufs- und Ausbildungsverkehr		
Bereich / Abschnitt	Straßenräume mit hoher Nachfrage nach Kfz-Stellplätzen		
Ausgangslage	→ In weiten Teilen des Stadtgebiets ist der ruhende Verkehr derzeit nicht sortiert; dadurch können sowohl an Knotenpunkten als auch an Streckenabschnitten Gefahrensituationen entstehen.		
Zielsetzung / Verkehrliche Wirkung	→ Aufgrund des steigenden Flächenbedarfs für den ruhenden Verkehr sind Maßnahmen notwendig, um eine gerechte Aufteilung des Straßenraums für alle Verkehrsarten zu schaffen → Sortierung und Bewirtschaftung des ruhenden Verkehrs		
Maßnahmenbeschreibung	→ Grunderwerb für die Anlage von öffentlichen Parkungsanlagen → Prüfung der Straßenräume auf notwendige Sortierung des Parkraums		
Bemerkung	Bei der Umsetzung von Maßnahmen ist eine entsprechende Öffentlichkeitsarbeit unabdingbar		
Baulicher Aufwand	gering	Umsetzungskosten	in Abhängigkeit der Maßnahme
Realisierungszeitraum	kontinuierlich	Priorität	hoch
zstl. Verantwortlichkeit	-	Kombination mit Maßnahme Nr.	-
Förderprogramm	Derzeit keines verfügbar		
Nächste Schritte	Erfassung des vorhandenen Parkraums im Stadtgebiet inklusive dessen Bewirtschaftung		

Welche Probleme ergeben sich durch den ruhenden Verkehr?

Gehwegparken

Im Bestand sind vielerorts Gehwege bereits nicht den geltenden Regelwerken nach ausgebaut. Das Parken auf Gehwegen schränkt die Gehwegflächen noch weiter ein. Grundsätzlich ist das Parken auf Gehwegen verboten. Das Verkehrszeichen 315 kann das Parken auf Gehwegen gestatten. Hierzu heißt es in der VwV-StVO zu Zeichen 315: „Das Parken auf Gehwegen darf nur zugelassen werden, wenn genügend Platz für den unbehinderten Verkehr von Fußgängern gegebenenfalls mit Kinderwagen oder Rollstuhlfahrern auch im Begegnungsverkehr bleibt [...]“. Laut Empfehlungen für Fußverkehrsanlagen (EFA) ergibt sich hierfür eine notwendige Gehwegbreite von 2,20 m.



Exemplarischer Straßenraum mit einseitigem Längsparken
(Quelle: IGS mbH)

Senkrecht- und Schrägparken

Senkrecht- und Schrägparkstände schränken gerade den auf der Fahrbahn verkehrenden Rad- und Kfz-Verkehr ein und ruft durch das Rückwärtsfahren auf die Fahrbahn, oftmals ohne Sicht, kritische Situationen im Straßenraum hervor.

Einerseits ermöglichen diese Stellplätze ein erhöhtes Parkraumangebot, andererseits wird der Seitenraum für der Fuß- und Radverkehr deutlich verschmälert. Gerade auf wichtigen Fuß- und Radverkehrsachsen sollte geprüft werden, Schräg- und Senkrechtstellplätze zu ersetzen.

Die Empfehlungen für Radverkehrsanlagen setzen zudem einen Sicherheitsabstand zwischen den Stellplätzen und dem Radverkehr auf der Fahrbahn von mindestens 0,75 m voraus.

Unsortierte Längsparkstände

Fahrbahnen dürfen gemäß StVO beidseitig geparkt werden, sofern eine Restfahrbahnbreite von 3,05 m (2,55 m + 0,5 m) verbleibt. Bei schmaleren Fahrbahnen verbietet § 12 der StVO das Parken: „Das Halten ist unzulässig an engen und an unübersichtlichen Straßenstellen“. Hierdurch soll das Fließen des Verkehrs und die Durchfahrt von Rettungsfahrzeugen sichergestellt werden. Zudem bürden Fahrbahnbreiten von etwa 4,50 m das Risiko, dass der verfügbare Straßenraum falsch eingeschätzt wird; der Begegnungsverkehr zweier Kfz ist hier, anders als er wirkt, kaum sicher möglich.

Bei Straßenzügen, in denen lediglich einseitig längs geparkt wird, werden überhöhte Geschwindigkeiten aufgrund der Geradlinigkeit des Straßenraums gefördert.



Exemplarischer Straßenraum mit beidseitigem Längsparken
(Quelle: IGS mbH)

Parken in Knotenpunktbereichen

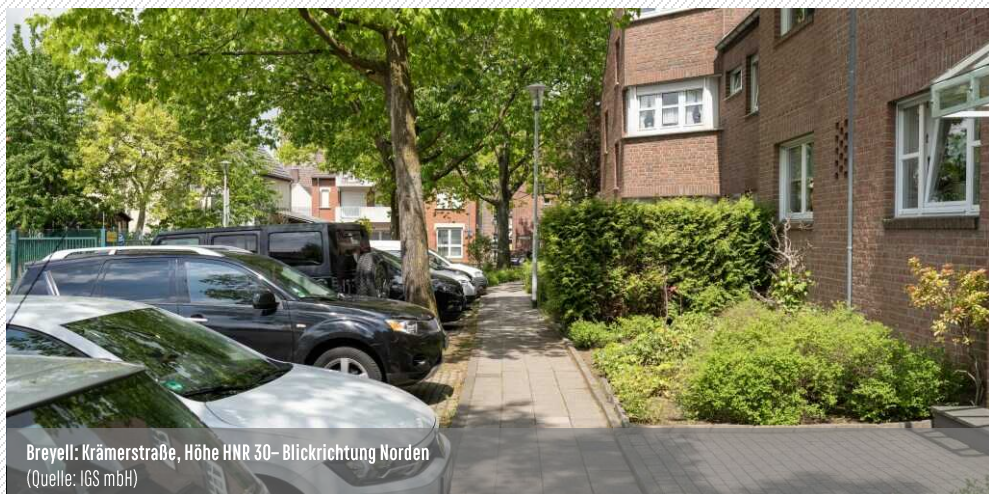
Knotenpunkte erfordern von allen Verkehrsteilnehmenden besondere Aufmerksamkeit; viele Informationen müssen in kurzer Zeit verarbeitet werden. Nicht nur für Senioren und Kinder stellt dieser Prozess eine Herausforderung dar. Durch parkende Fahrzeuge im Bereich der Knotenpunkte werden die notwendigen Sichtbeziehungen eingeschränkt, wodurch die Reaktionszeit der Verkehrsteilnehmenden verlängert wird. Vor und hinter Kreuzungen ist das Parken auf einer Länge von 8 m gemäß StVO § 12 unzulässig.



Exemplarische Einmündung mit eingeschränkten Sichtachsen
(Quelle: tim-online.de)

STADT NETTETAL

NEUORGANISATION DES RUHENDEN VERKEHRS – TEIL B



Nr. 4b

Maßnahmen-Nr.	N4.03		
Stadtteil	gesamtes Stadtgebiet		
Handlungsfeld	Förderung der Nahmobilität		
Tangiertes Handlungsfeld	Berufs- und Ausbildungsverkehr		
Bereich / Abschnitt	Straßenräume mit hoher Nachfrage nach Kfz-Stellplätzen		
Ausgangslage	→ In weiten Teilen des Stadtgebiets ist der ruhende Verkehr derzeit nicht sortiert; dadurch können sowohl an Knotenpunkten als auch an Streckenabschnitten Gefahrensituationen entstehen.		
Zielsetzung / Verkehrliche Wirkung	→ Aufgrund des steigenden Flächenbedarfs für den ruhenden Verkehr sind Maßnahmen notwendig, um eine gerechte Aufteilung des Straßenraums für alle Verkehrsarten zu schaffen → Sortierung und Bewirtschaftung des ruhenden Verkehrs		
Maßnahmenbeschreibung	→ Grunderwerb für die Anlage von öffentlichen Parkungsanlagen → Prüfung der Straßenräume auf notwendige Sortierung des Parkraums		
Bemerkung	Bei der Umsetzung von Maßnahmen ist eine entsprechende Öffentlichkeitsarbeit unabdingbar		
Baulicher Aufwand	gering	Umsetzungskosten	in Abhängigkeit der Maßnahme
Realisierungszeitraum	kontinuierlich	Priorität	hoch
zstl. Verantwortlichkeit	-	Kombination mit Maßnahme Nr.	-
Förderprogramm	Derzeit keines verfügbar		
Nächste Schritte	Erfassung des vorhandenen Parkraums im Stadtgebiet inklusive dessen Bewirtschaftung		

Welche Lösungsmöglichkeiten ergeben sich für den ruhenden Verkehr?

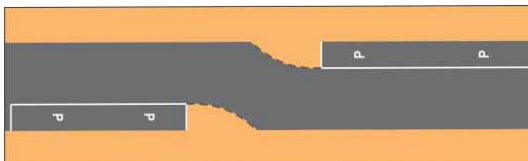
Sortierung des Parkraums

Die Sortierung des vorhandenen Parkraumangebots stellt einen der wichtigsten Aspekte dar, die Einschränkungen durch den ruhenden Verkehr zu minimieren und zeitgleich einen Mehrwert aus der Parkraumnachfrage zu erzielen.



Exemplarischer Straßenraum mit einseitigem Längsparken
 (Quelle: IGS mbH)

Durch die Markierung und Anordnung von wechselseitigen Stellplätzen statt einseitigen Stellplätzen können einerseits Quermöglichkeiten geschaffen werden, die in verkehrsarmen Straßenräumen zum Beispiel Fußgängerüberwege ersetzen können.



Exemplarischer Straßenraum mit einseitigem Längsparken
 (Quelle: IGS mbH)

Zudem wirkt die wechselseitige Anordnung von Stellplätzen, besonders auf geradlinigen Streckenabschnitten, geschwindigkeitsdämpfend. Durch das Markieren von wechselseitigen Stellplätzen entfällt aufgrund der Anordnung der Stellplätze ein gewisses Angebot der derzeitigen Stellplätze.

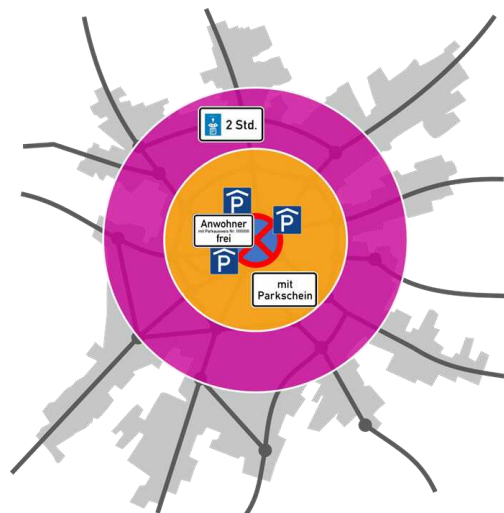


Exemplarischer Straßenraum mit einseitigem Längsparken
 (Quelle: IGS mbH)

Parkraumbewirtschaftung

Gerade in Wohnquartieren mit Zentrumsnähe stehen Anliegende oftmals vor der Herausforderung, einen freien Stellplatz zu finden. Zudem schränken geparkte Fahrzeuge im Straßenraum die nutzbare Breite für den Fuß- und Radverkehr ein; hierdurch sinkt der Komfort signifikant.

Um hier entgegenzuwirken, gilt es frühzeitig die Nachfrage nach Parkraum zu analysieren und Flächen zu sichern, die sich als zentrale Parkierungsanlage eignen.



In den Bereichen, in denen der Bau von Parkierungsanlagen nicht möglich ist, kann durch Parkscheibenregelung oder das kostenpflichtige Parken ein Anreiz gesetzt werden, Wege ins Zentrum, wenn möglich mit anderen Verkehrsmitteln zu unternehmen.

Weiterhin ist für Bewohnende durch Bewohnerparkzonen in Quartieren mit hoher Parkraumnachfrage sicherzustellen, dass weiterhin ein ausreichendes Parkraumangebot vorhanden ist.



Nr. 5a

Maßnahmen-Nr.	N4.04		
Stadtteil	gesamtes Stadtgebiet		
Handlungsfeld	Förderung der Nahmobilität		
Tangiertes Handlungsfeld	Berufs- und Ausbildungsverkehr		
Bereich / Abschnitt	Bestehende Lichtsignalanlagen (LSA) (mit Anforderungstaster)		
Ausgangslage	→ Bedarfsgesteuerte Fußgänger-Lichtsignalanlagen führen teilweise zu hohen Wartezeiten für zu Fuß Gehende und Radfahrende		
Zielsetzung / Verkehrliche Wirkung	→ Förderung des Fußverkehrs / Radverkehrs durch Bewusstseinschaffung		
Maßnahmenbeschreibung	→ Prüfung, ob alternative Querungsstelle sinnvoll (z.B. Fußgängerüberweg) ansonsten Prüfung einer Anpassung der Signalschaltung zugunsten des Fuß- und Radverkehrs		
Bemerkung	Lange Wartezeiten an LSA mit Anforderungstaster verringern den Komfort von Fuß- und Radwegeverbindungen. Eine Optimierung kann je nach Situation einen Abbau der LSA, eine Änderung des Lichtsignalprogramms zugunsten des Fußverkehrs oder die Einrichtung einer unsignalisierten Querungsstelle beinhalten (vgl. EFA 2002).		
Baulicher Aufwand	gering bis mittel	Umsetzungskosten	einzelfallabhängig
Realisierungszeitraum	langfristig	Priorität	hoch
zstl. Verantwortlichkeit	Kreis Viersen Straßen.NRW	Kombination mit Maßnahme Nr.	-
Förderprogramm	Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten im kommunalen Umfeld		
Nächste Schritte	Evaluation der vorhandenen LSA mit Anforderungstaster im Hinblick auf die vorhandenen Verkehrsmengen (Fuß- und Kfz-Verkehr) sowie die Wartezeiten. (Nicht-Investive Maßnahme)		

EFA 2002

„Unfälle mit Fußgängern ereignen sich überwiegend beim Queren einer Fahrbahn. Straßen mit hohem Kfz-Verkehr haben darüber hinaus häufig eine große Trennwirkung für den Fußgängerverkehr.“

Die Sicherheit von Querungsanlagen ist eng mit deren Akzeptanz und Komfort verbunden.

„Wegen der Wartezeitempfindlichkeit von Fußgängern ist folgenden Aspekten besondere Aufmerksamkeit zu widmen:

- Bei bedarfsgesteuerten Fußgänger-Lichtsignalanlagen sollte möglichst umgehend (nach 7 Sekunden) [...] für den Fußgänger eine Freigabezeit eingerichtet werden.
- Da nach mehr als 40 Sekunden der Anteil der Fußgänger, die die Sperrzeit missachten, deutlich zunimmt und damit auch die Unfallgefahr ansteigt, sollten längere Wartezeiten möglichst vermieden werden.“

„Eine gesonderte Fußgängerfurt in der Umgebung eines Knotenpunkts kommt nur infrage, wenn

- der Abstand der Furt zum nächsten Knotenpunkt mindestens 200 m beträgt und
- andere Querungsanlagen als nicht ausreichend erachtet werden.“

Meist empfiehlt sich eine Kombination von Maßnahmen an Querungsstellen:

- **Bauliche Maßnahmen**
 - Veränderung der Fahrbahnbreite (z.B. Rücknahme der Fahrstreifenanzahl bzw. ein- oder beidseitige Verengung)
 - Vorziehen der Seitenräume
 - Fahrbahnteiler (Mittelstreifen / Mittelinsel)
 - Teilaufpflasterung, Plateaufpflasterung
- **Betriebliche Maßnahmen**
 - Fußgängerüberwege
 - LSA-Regelung
- **Zusätzliche Maßnahmen**
 - Geschwindigkeitsüberwachung
 - Erhöhung der Aufmerksamkeit (z.B. durch Markierung, Verkehrszeichen, Blinklichter, Gestaltung)



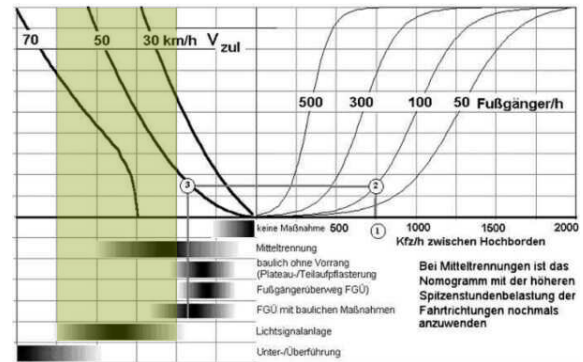
Beispiel einer Maßnahmenkombination
(Quelle: IGS mbH)

„An allen Querungsanlagen sollte [...] der Niveauunterschied zwischen (abgesenktem) Gehweg und (oder abgehobener) Fahrbahn maximal 3 cm betragen und die Borde abgerundet werden.“

Weitere Regelwerke: StVO § 26 Fußgängerüberwege, § 37 LSA-Regelungen
RiLSA 2015

Einsatzbereich von Überquerungsanlagen

(Quelle: EFA 2002, Bild 6)





Nr. 5b

Maßnahmen-Nr.	N4.04		
Stadtteil	gesamtes Stadtgebiet		
Handlungsfeld	Förderung der Nahmobilität		
Tangiertes Handlungsfeld	Berufs- und Ausbildungsverkehr		
Bereich / Abschnitt	Bestehende Lichtsignalanlagen (LSA) (mit Anforderungstaster)		
Ausgangslage	→ Bedarfsgesteuerte Fußgänger-Lichtsignalanlagen führen teilweise zu hohen Wartezeiten für Zufußgehende und Radfahrende		
Zielsetzung / Verkehrliche Wirkung	→ Förderung des Fußverkehrs / Radverkehrs durch Bewusstseinschaffung		
Maßnahmenbeschreibung	→ Prüfung, ob alternative Querungsstelle sinnvoll (z.B. Fußgängerüberweg) ansonsten Prüfung einer Anpassung der Signalschaltung zugunsten des Fuß- und Radverkehrs		
Bemerkung	Die nachfolgende Tabelle gibt alle Standorte von Lichtsignalanlagen wieder, bei denen eine Maßnahme zu prüfen ist. Standorte für die aufgrund der geringen Wartezeit für den Fußverkehr keine Maßnahmen notwendig sind: Felderend / Lotzstr., Biether Str. / Jupp-Busch-Str., Venloer Str. / Fährstr., Friedrichstr. / Kehrstr., Ringstr. / Buschstr., B 221 / Poelvenn, Niedereckstr. / Im Windfang, Düsseldorfer Str.		
Baulicher Aufwand	gering bis mittel	Umsetzungskosten	einzelfallabhängig
Realisierungszeitraum	langfristig	Priorität	hoch
zstl. Verantwortlichkeit	Kreis Viersen Straßen.NRW	Kombination mit Maßnahme Nr.	-
Förderprogramm	Richtlinie zur Förderung von Klimaschutzprojekten im kommunalen Umfeld		
Nächste Schritte	Evaluation der vorhandenen LSA mit Anforderungstaster im Hinblick auf die vorhandenen Verkehrsmengen (Fuß- und Kfz-Verkehr) sowie die Wartezeiten. (Nicht-Investive Maßnahme)		

Stadtteil	Standort	Art	Maßnahme
Leuth	Hampoel / Deller Weg	Knotenpunkt	Optimierung Signalzeitenplan und Aufwertung der Radverkehrsführung in Ost-West-Richtung (Le1.04)
Schaag	Boisheimer Straße (K 4)/ Happerter Straße	Bedarfsampel	Position der Querungssituation versetzen und Fußgängerüberweg einrichten (S4.14)
Hinsbeck	Neustraße / L 373	Knotenpunkt	Sicherstellung der Barrierefreiheit der Gehwege (H4.13)
Hinsbeck	Hauptstraße / Grefrather Straße	Knotenpunkt	Prüfung und Anpassung der Signalsteuerung zugunsten des Fuß- und Radverkehrs
Hinsbeck	Landstraße / L 373	Knotenpunkt	Umbau des Knotenpunkts infolge der Unfallsituation und Attraktivierung für den Fuß- und Radverkehr (H1.03)
Breyell	Schaager Straße / Von-Waldois-Straße	Bedarfsampel	Abbau der LSA und Einrichtung eines Fußgängerüberwegs in Verbindung mit der Einrichtung einer Fahrradstraße (S4.06)
Breyell	Felderend / Lobbericher Straße	Knotenpunkt	Einrichtung von ARAS und prüfen der Leistungsfähigkeit (B4.11)
Breyell	Bieth / Gier/ Schmaxbruch	Knotenpunkt	Anpassung der Signalsteuerung und Aufwertung der Führung des Fuß- und Radverkehrs in Richtung Kaldenkirchen (B4.12)
Breyell	Am Schänzchen / Dyck	Knotenpunkt	Optimierung der Signalsteuerung (Maßnahme im Radverkehrskonzept Kreis Viersen) (B4.13)
Kaldenkirchen	Leuther Straße / Autobahnzufahrt A61	Knotenpunkt	Umbau des Knotenpunkts zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und Aufwertung der Querungssituation für Fuß- und Radverkehr (K1.14)
Kaldenkirchen	Poststraße / Bahnhofstraße	Knotenpunkt	Aufwertung der Verbindung zwischen Kernbereich und Bahnhof für den Fuß- und Radverkehr; insbesondere an Knotenpunkten (K4.08)
Lobberich	Wilhelmshöhe / B 509	Knotenpunkt	Rückbau oder Sicherung des freien Rechtsabbiegers in Richtung Dyck und Einrichtung eines Gehwegs zum Bushaltepunkt (L1.16)
Lobberich	B 509 / L 388	Knotenpunkt	Umbau Knotenpunkt im Hinblick auf die Verkehrssicherheit und Attraktivierung der Situation für den Fuß- und Radverkehr (L1.15)
Lobberich	Kempener Straße / L 373	Knotenpunkt	Umbau Knotenpunkt im Hinblick auf die Verkehrssicherheit und Attraktivierung der Situation für den Fuß- und Radverkehr (L1.17)
Lobberich	Steegerstraße / Doerkesplatz	Bedarfsampel	Einrichtung von ARAS in Verbindung mit der Aufhebung der Radwegebenutzungspflicht in dem Abschnitt (L4.18)
Lobberich	Süchtelner Straße / Im Hoverbruch	Bedarfsampel	Prüfen einer zusätzlichen Querung am östlichen Knotenpunktarm zur Erreichung der Schule auf der östlichen Straßenseite
Lobberich	Fenland-Ring / Mühlenstraße	Bedarfsampel	Verlängerung der Freigabezeit für den Fuß- und Radverkehr und zusätzliche Leistungsfähigkeitsprüfung für den Kfz-Verkehr, Einrichtung einer tageszeitabhängigen Schaltung
Lobberich	Breyeller Straße / Mühlenstraße	Bedarfsampel	Abbau der LSA und Einrichtung eines Fußgängerüberwegs in Verbindung mit der Einrichtung einer Fahrradstraße (L4.06)
Lobberich	Freiheitsstraße / Von-Bocholtz-Straße	Knotenpunkt	Anpassung der Signalsteuerung im Hinblick auf die gleichzeitige Freigabe von verträglichem Kfz- und Fuß- und Radverkehr ohne Bedarfsanforderung
Lobberich	Fenland-Ring / Freiheitstraße	Bedarfsampel	Anpassung der Signalsteuerung im Hinblick auf die gleichzeitige Freigabe von verträglichem Kfz- und Fuß- und Radverkehr ohne Bedarfsanforderung

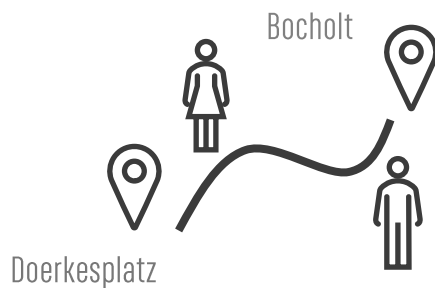
STADT NETTETAL

FLEXIBLE ANGEBOTSFORMEN IM NAHVERKEHR | ON-DEMAND



Nr. 6

Maßnahmen-Nr.	N5.01		
Stadtteil	Gesamtes Stadtgebiet		
Handlungsfeld	ÖPNV und alternative Mobilitätsformen		
Tangiertes Handlungsfeld	Berufs- und Ausbildungsverkehr		
Bereich / Abschnitt	Stadtgebiet Nettetal		
Ausgangslage	<ul style="list-style-type: none"> → Fehlende Anbindung von kleineren Ortslagen im Stadtgebiet an das ÖPNV-Liniensystem → Unzureichende Bedienung in Tagesrandzeiten 		
Zielsetzung / Verkehrliche Wirkung	<ul style="list-style-type: none"> → Aufwertung der Erreichbarkeit von kleinere Ortslagen → Verdichtung der Taktung des Linienverkehrs 		
Maßnahmenbeschreibung	<ul style="list-style-type: none"> → Ergänzender Linienverkehr in Schwachverkehrszeiten durch ein überarbeitetes AST → Ganztägiger On-Demand-Verkehr in Bereichen ohne Anbindung an das ÖPNV-Liniennetz 		
Bemerkung	Weitere Erarbeitung eines Konzepts im engen Austausch zum geplanten On-Demand-System im Kreis Viersen der VKV		
Baulicher Aufwand	gering bis mittel	Umsetzungskosten	in Abhängigkeit der weiteren Planungen
Realisierungszeitraum	< 5 Jahre	Priorität	hoch
zstl. Verantwortlichkeit	Kreis Viersen VKV	Kombination mit Maßnahme Nr.	-
Förderprogramm	Förderaufruf zur nahtlosen Mobilität und Verbesserung der Qualität und Zugänglichkeit des ÖPNV durch bessere Daten, bessere Vernetzung und bessere Dienste Landeswettbewerb „ways2work“		
Nächste Schritte	Abstimmung Kreis Viersen / VKV		

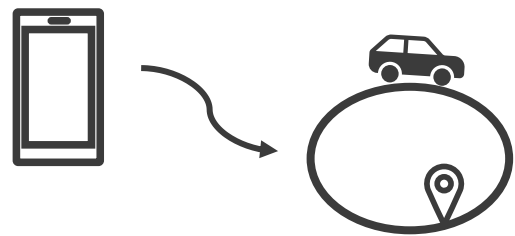


On-Demand-Verkehre

Die treibende Idee von On-Demand-Verkehren ist das Pooling, also Menschen, die in die gleiche Richtung unterwegs sind, auf einer Fahrt / Linie zu vereinen. Es gibt keine festgelegte Linienführung oder Fahrplan. Hierdurch ergibt sich ein hohes Maß an Flexibilität und es können Gebiete mit geringer Nachfrage attraktiv bedient werden. On-Demand-Verkehre sind nicht Teil des Nahverkehrsplans; die Finanzierung liegt grundsätzlich bei der Stadt Nettetal.

Anruf-Sammel-Taxi (AST)

Das AST ist eine Form von Linienverkehr, um auch in Schwachverkehrszeiten ein Angebot des ÖPNV zu sichern. AST verkehren zu festgelegten Zeiten an definierten Start- und Zielpunkten. Der herkömmliche Linienverkehr kann auf diese Weise ausgedehnt werden und reagiert gleichzeitig auf die verringerte Nachfrage zu Nacht- oder frühen Morgenstunden.



Zwei-Stufen-Konzept für Nettetal

Ergänzender Linienverkehr in den Schwachverkehrszeiten

In den Schwachverkehrszeiten zu den Abend- und den frühen Morgenstunden soll ein System zur Taktverdichtung und Sicherstellung der Erreichbarkeit innerhalb Nettetals eingeführt werden. Das bestehende AST soll dazu neu ausgestaltet werden.

Auf Relationen, die durch den herkömmlichen Linienverkehr in Schwachverkehrszeiten nicht mehr ausreichend bedient werden, soll das AST als Ergänzung wirken und den vorhandenen Takt verdichten.

Das AST kann dann bei vorheriger Buchung auf festgelegten Linien / Routen Fahrten durchführen. Die Start- und Zielpunkte sind festgelegt.

Ergänzender Linienverkehr in Gebieten ohne Anbindung an den ÖPNV

Ganztägig soll neben dem herkömmlichen Linienverkehr und dem AST ein On-Demand-Verkehr eingeführt werden. Dieser soll Gebiete mit geringer Nachfrage ohne Anbindung an den herkömmlichen Linienverkehr erschließen.

Dazu sollen drei unterschiedliche Netzbereiche definiert werden; Hinsbeck / Lobberich, Schaag / Breyell und Leuth / Kaldenkirchen.

Durch vorherige Buchung kann dann eine Fahrt von einem beliebigen Punkt im Gebiet angefordert werden, die stündlich durchgeführt wird. Hierbei werden Fahrgäste mit ähnlicher Wegstrecke gemeinsam befördert.

Die Zielpunkte sollen nicht beliebig wählbar sein, sondern sich an den Haltepunkten des herkömmlichen Linienverkehrs orientieren.



Nr. 7

Maßnahmen-Nr.	B4.04		
Stadtteil	Breyell		
Handlungsfeld	Förderung der Nahmobilität		
Weiteres tangiertes Handlungsfeld	Berufs- und Ausbildungsverkehr		
Bereich / Abschnitt	Lobbericher Straße zwischen Dohrstraße und Kreisverkehr L 29		
Ausgangslage	<ul style="list-style-type: none"> → Teil des Radvorrangnetzes zur Erreichung des Zentrumsbereichs von Breyell und Weiterführung nach Lobberich → Unfallhäufungslinie nach M Uko → Vorgesehene Maßnahme im Lärmaktionsplan 		
Zielsetzung / Verkehrliche Wirkung	<ul style="list-style-type: none"> → Förderung der Nahmobilität → Erhöhung der Verkehrssicherheit 		
Maßnahmenbeschreibung	<ul style="list-style-type: none"> → Zukünftige Geschwindigkeit: 30 km/h → Neusortierung des ruhenden Verkehrs (insbesondere Bereich des Bushaltepunkts + FGÜ) 		
Bemerkung	-		
Baulicher Aufwand	gering	Umsetzungskosten	< 5.000 €
Realisierungszeitraum	< 5 Jahre	Priorität	hoch
zstl. Verantwortlichkeit	Straßen.NRW	Kombination mit Maßnahme Nr.	B1.09, B4.03, B4.11, B4.18
Förderprogramm	Förderrichtlinien Nahmobilität		
Nächste Schritte	Anordnung von Tempo 30		

Lage im Stadtgebiet



Nr. 7

Umsetzung

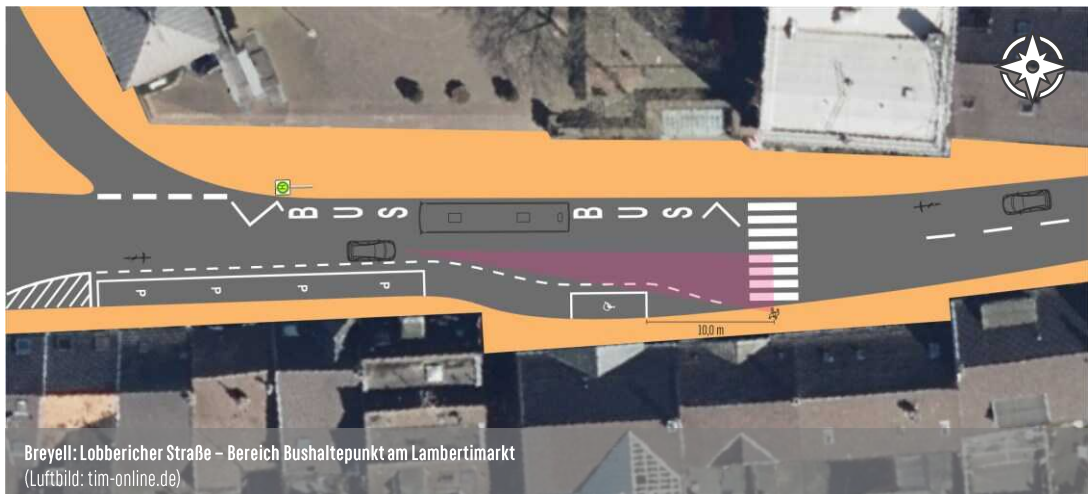
Abschnitt 1 – Zwischen Lambertmarkt und Knotenpunkt Felderend/Haagstraße

- Anordnung Tempo 30
- Markierung der Stellplätze zur Sicherstellung der Sichtbeziehung auf den Fußgängerüberweg
- Einrichtung von ARAS (Aufgeweiteter Radaufstellstreifen)

Abschnitt 2 – Zwischen Knotenpunkt Felderend/Haagstraße und Kreisverkehr Dülkener Straße

- Teil der Radvorrangroute zwischen Schaag und Lobberich; Verbindung der Fahrradstraßen Schaager Straße und Onnert
- Anordnung Tempo 30
- Anpassung der Knotenpunkte zur Sicherung des Radverkehrs

Gestaltungsvorschlag



Breyell: Lobbericher Straße – Bereich Bushaltepunkt am Lambertmarkt
(Luftbild: tim-online.de)



Nr. 8

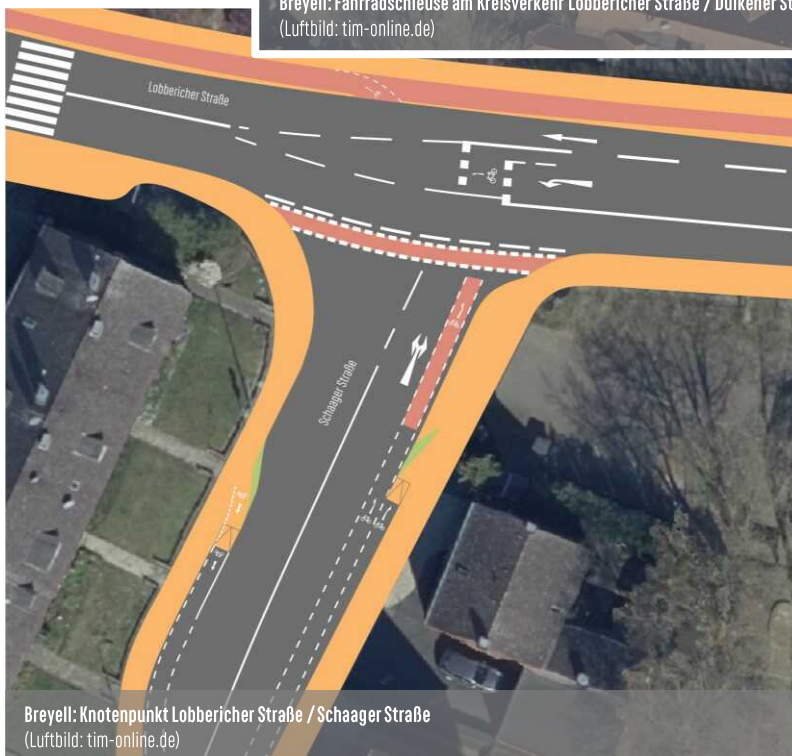
Maßnahmen-Nr.	B4.18		
Stadtteil	Breyell		
Handlungsfeld	Förderung der Nahmobilität		
Tangiertes Handlungsfeld	Berufs- und Ausbildungsverkehr		
Bereich / Abschnitt	Knotenpunkt Lobbericher Straße / Schaager Straße		
Ausgangslage	→ Teil des Radvorrangnetzes zur Erreichung des Zentrumsbereichs von Breyell → Barriere im Verlauf der Radvorrangroute von Schaag nach Lobberich		
Zielsetzung / Verkehrliche Wirkung	→ Erhöhung der Verkehrssicherheit → Verbesserung der Schulwegsicherheit zur Gesamtschule Nettetal		
Maßnahmenbeschreibung	→ Eindeutige und geschützte Führung des Radverkehrs		
Bemerkung	Zur Erhöhung der Verkehrssicherheit wird empfohlen, den Fußgängerüberweg leicht in Richtung Westen zu verlegen.		
Baulicher Aufwand	gering	Umsetzungskosten	< 25.000 €
Realisierungszeitraum	< 5 Jahre	Priorität	hoch
zstl. Verantwortlichkeit	Straßen.NRW	Kombination mit Maßnahme Nr.	B4.04
Förderprogramm	Förderrichtlinien Nahmobilität, Klimaschutz durch Radverkehr		
Nächste Schritte	Anordnung von Markierungsarbeiten Erstellung eines Vorentwurfs zur Errichtung der Fahrradschleuse (investive Maßnahmen)		

Lage im Stadtgebiet



Nr. 8

Gestaltungsvorschlag



Aufgeweitete Radaufstellstreifen

Die Anordnung von aufgeweiteten Radaufstellstreifen (ARAS) ist lediglich vor Lichtsignalanlagen möglich.

Alternativ wird die Markierung eines eingefärbten Abbiegestreifens in Verbindung mit einer Fahrradschleuse empfohlen.



Schaag: Speck, Höhe Ortsausgang– Blickrichtung Norden
(Quelle: IGS mbH)

Nr. 9

Maßnahmen-Nr.	S4.06		
Stadtteil	Breyell / Schaag		
Handlungsfeld	Förderung der Nahmobilität		
Tangiertes Handlungsfeld	Berufs- und Ausbildungsverkehr		
Bereich / Abschnitt	Zwischen Annastraße und Lobbericher Straße		
Ausgangslage	→ Aktuelle Geschwindigkeit: 30 km/h bis 100 km/h auf verschiedenen Abschnitten → Hohe Parkraumnachfrage im Schulumfeld sowie auf der nördlichen Schaager Str. und Speck → Aufkommen „Eltern-Taxen“ und Linienbusverkehr		
Zielsetzung / Verkehrliche Wirkung	→ Aufwertung der Radwegeverbindung zwischen Schaag und Breyell / Lobberich → Aufwertung der Erreichbarkeit der Gesamtschule		
Maßnahmenbeschreibung	→ Neusortierung des Parkraums / Einrichtung einer Fahrradstraße in 3 Abschnitten → Einrichtung von Fußgängerüberwegen anstelle der Bedarfsampel auf der Schaager Straße		
Bemerkung	Aufgrund der derzeitigen Parkraumnachfrage können die Abschnitte 2 und 3 nicht umgehend zur Fahrradstraße umgewidmet werden. Die aktuelle Stellplatzanzahl soll hier zunächst wechselseitig markiert werden.		
Baulicher Aufwand	gering	Umsetzungskosten	< 25.000 €
Realisierungszeitraum	5 bis 10 Jahre	Priorität	hoch
zstl. Verantwortlichkeit	-	Kombination mit Maßnahme Nr.	S4.17, B1.04
Förderprogramm	Förderrichtlinien Nahmobilität, Klimaschutz durch Radverkehr, Sonderprogramm „Stadt und Land“		
Nächste Schritte	Anordnung einer Fahrradstraße und Markierung der Längsparkstände auf der Fahrbahn		

Stufenweise Umsetzung

Abschnitt 1: Ortsausgang Speck bis Gesamtschule

- Einrichtung einer Fahrradstraße
- Rückbau der Bedarfsampeln zugunsten von Fußgängerüberwegen

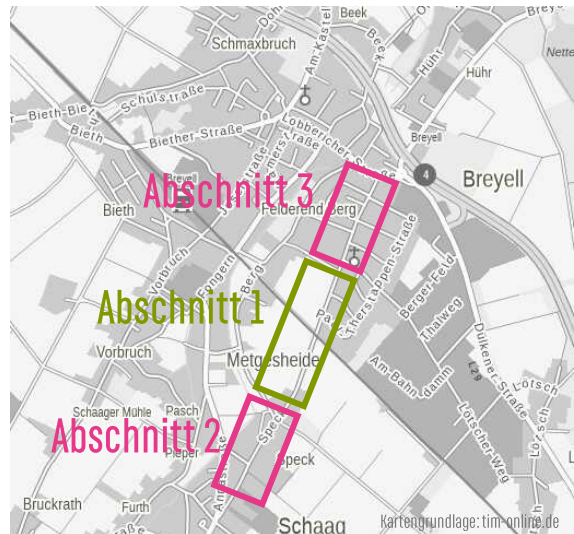
Abschnitt 2: Annastraße bis Ortsausgang Speck

- Markieren des derzeitigen Stellplatzangebots als wechselseitige Längsparkstände
- Einrichtung einer Fahrradstraße ohne Stellplätze auf der Fahrbahn (Vision)

Abschnitt 3: Gesamtschule bis Lobbericher Straße

- Markieren des derzeitigen Stellplatzangebots als wechselseitige Längsparkstände
- Einrichtung einer Fahrradstraße mit wechselseitigen Längsparkständen (Vision)

Lage im Stadtgebiet



Gestaltungsvorschlag

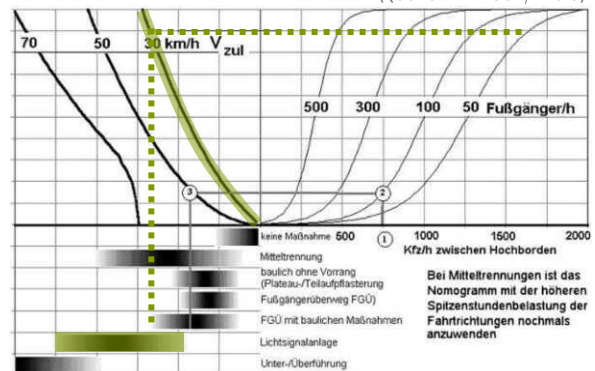


VwV-StVO zu § 25

„Wenn [...] die Anlage von Fußgängerüberwegen ausscheidet, der Schutz des Fußgängerquerverkehrs aber erforderlich ist, muss es nicht immer geboten sein, Lichtzeichen vorzusehen. In vielen Fällen wird es vielmehr genügen, die Bedingungen für das Überschreiten der Straße zu verbessern (z.B. durch Einbau von Inseln, Haltverbote, Überholverbote, Geschwindigkeitsbeschränkungen, Beleuchtung).“

Einsatzbereich von Überquerungsanlagen

(Quelle: EFA 2002, Bild 6)



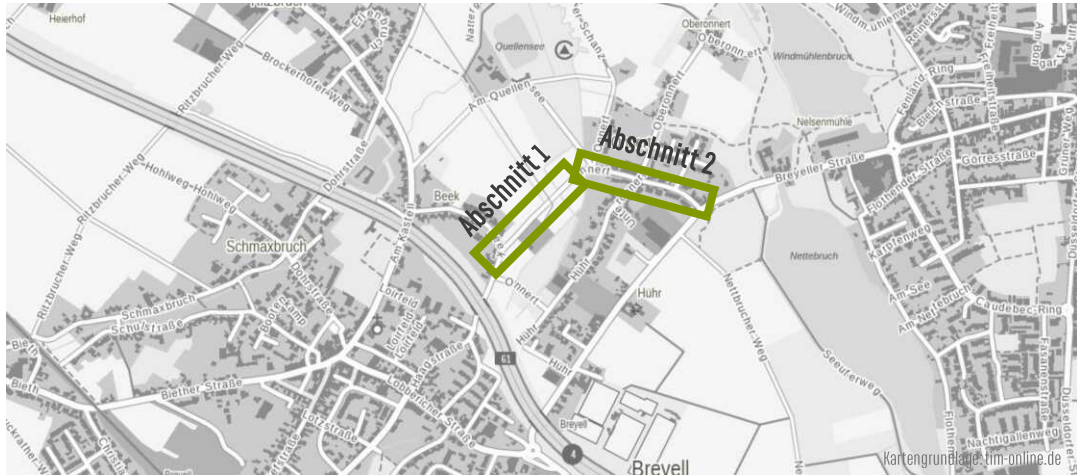
BREYELL ONNERT | EINRICHTUNG EINER FAHRRADSTRAÙE



Nr. 10

Maßnahmen-Nr.	B4.06		
Stadtteil	Breyell		
Handlungsfeld	Förderung der Nahmobilität		
Tangiertes Handlungsfeld	Berufs- und Ausbildungsverkehr		
Bereich / Abschnitt	Onnert / Beek		
Ausgangslage	<ul style="list-style-type: none"> → Teil des Radvorrangnetzes zwischen Lobberich und Breyell → zul. Geschwindigkeit: 30 bis 100 km/h 		
Zielsetzung / Verkehrliche Wirkung	<ul style="list-style-type: none"> → Verbesserung der Schulwegsicherheit → Entschleunigung des Kfz-Verkehrs / Unterbindung von Durchgangsverkehren 		
Maßnahmenbeschreibung	<ul style="list-style-type: none"> → stufenweise Einrichtung einer Fahrradstraße (Anlieger frei) – 3-Stufig → Zukünftige Geschwindigkeit: 30 km/h 		
Bemerkung	Aufgrund der Beschaffenheit der angrenzenden Wohnbebauungen ist das Parkraumangebot in dem Bereich nicht ausreichend, um die Stellplätze ersatzlos streichen zu können. Vielmehr soll zunächst das derzeitige Angebot auf der Fahrbahn markiert werden.		
Baulicher Aufwand	gering bis mittel	Umsetzungskosten	< 25.000 €
Realisierungszeitraum	5 bis 10 Jahre	Priorität	hoch
zstl. Verantwortlichkeit	-	Kombination mit Maßnahme Nr.	B4.11
Förderprogramm	Förderrichtlinien Nahmobilität, Klimaschutz durch Radverkehr, Sonderprogramm „Stadt und Land“		
Nächste Schritte	Anordnung einer Fahrradstraße zwischen Beek und Am Quellensee Markierung der Stellplätze zwischen Lobbericher Straße und Am Quellensee		

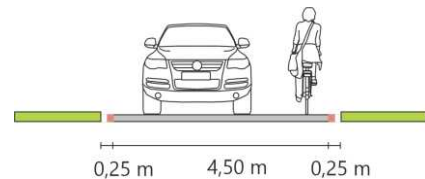
Lage im Stadtgebiet



Nr. 10

Vorgehensweise: Stufenweise Umsetzung der Fahrradstraße Onnert

Abschnitt 1: Am Quellensee bis Beek (sofortige Umsetzung möglich)

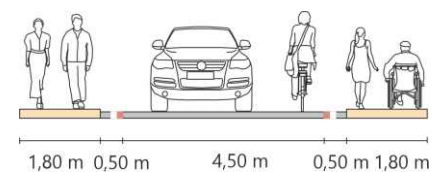


Abschnitt 2: Lobbericher Str. bis Am Quellensee

Stufe 1: Markierung der bestehenden Parkstände

Stufe 2: Neuorganisation des Parkraums im Bereich Onnert

Stufe 3: Realisierung einer Fahrradstraße (Vision)





Hinsbeck: Wankumer Straße, Höhe HNR 1 – Blickrichtung Norden
(Quelle: IGS mbH)

Nr. 11

Maßnahmen-Nr.	H4.03		
Stadtteil	Hinsbeck		
Handlungsfeld	Förderung der Nahmobilität		
Tangiertes Handlungsfeld	Berufs- und Ausbildungsverkehr		
Bereich / Abschnitt	Hinsbecker Kernbereich (Landstraße, Hauptstraße, Johannesstraße, Markt, Wankumer Straße)		
Ausgangslage	<ul style="list-style-type: none"> → Teil des Radvorrangnetzes zur Erreichung des Zentrumsbereichs von Hinsbeck → Aktuelle Geschwindigkeit: 50 km/h → Unübersichtlicher Kurvenbereich auf dem südlichen Abschnitt 		
Zielsetzung / Verkehrliche Wirkung	<ul style="list-style-type: none"> → Belebung des Ortszentrums durch Förderung der Nahmobilität → Erhöhung der Schulweg- und allgemeinen Verkehrssicherheit 		
Maßnahmenbeschreibung	<ul style="list-style-type: none"> → Zukünftige (gefahrere) Geschwindigkeit: <50 km/h → Anlage von zusätzlichen Querungsanlagen 		
Bemerkung	Aufgrund von fehlenden Anordnungsgründen kann die Geschwindigkeit nicht auf dem gesamten Abschnitt auf 30 km/h reduziert werden.		
Baulicher Aufwand	gering	Umsetzungskosten	< 100.000 €
Realisierungszeitraum	< 5 Jahre	Priorität	hoch
zstl. Verantwortlichkeit	Kreis Viersen	Kombination mit Maßnahme Nr.	H4.07, H4.08 und H4.11
Förderprogramm	Förderrichtlinien Nahmobilität		
Nächste Schritte	Erstellung von Vorentwürfen zur baulichen Reduzierung der gefahrenen Geschwindigkeiten (Investive Maßnahme)		

Lage im Stadtgebiet



Nr. 11

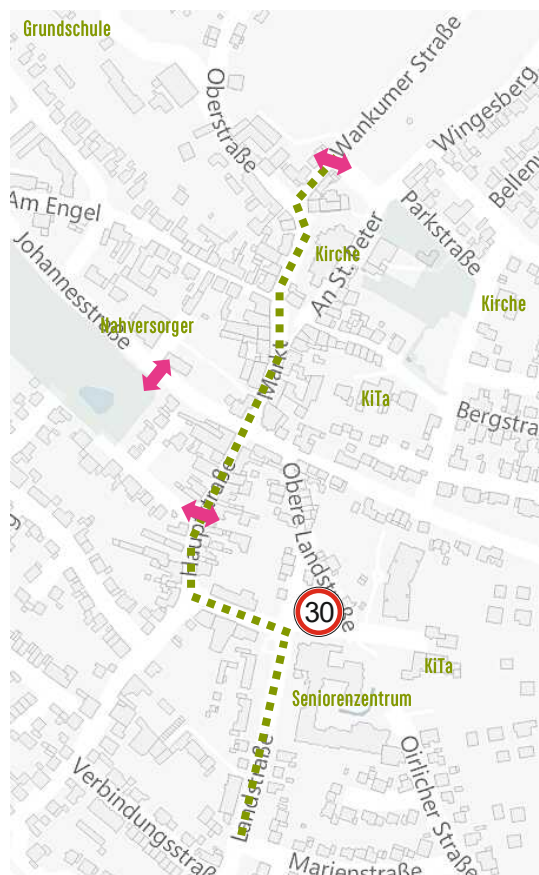
Gestaltungsvorschlag



RASt 2006

„Um [...] die Einhaltung nutzungsverträglicher Geschwindigkeiten im Kfz-Verkehr zu gewährleisten, sind eine städtebaulich abgeleitete Abschnittsbildung und wiederkehrende (Orientierungswert: 100 – 150 m) geschwindigkeitsdämpfende Maßnahmen erforderlich. Diese sollen [...] in Form von Mittelinseln, Mittelstreifen oder Einengungen eingerichtet werden.“

Planungsvorschlag (Kombination mit H4.07, H4.08 und H4.11)





Nr. 12

Maßnahmen-Nr.	H4.02		
Stadtteil	Hinsbeck		
Handlungsfeld	Förderung der Nahmobilität		
Tangiertes Handlungsfeld	Berufs- und Ausbildungsverkehr		
Bereich / Abschnitt	Schloßstraße zwischen Krickenbecker Allee und Johannesstraße		
Ausgangslage	→ Teil des Radvorrangnetzes zur Erreichung von Naherholungsgebieten und Teilabschnitt nach Grefrath → Beidseitig ruhender Verkehr in Längsaufstellung		
Zielsetzung / Verkehrliche Wirkung	→ Förderung des Radverkehrs → Erhöhung der Verkehrssicherheit		
Maßnahmenbeschreibung	→ Zukünftige Geschwindigkeit: 30 km/h → Einrichtung einer Fahrradstraße		
Bemerkung	Grundsätzlich sind zwei Umsetzungsmöglichkeiten der Fahrradstraße denkbar; eine Lösung mit und eine ohne bauliche Maßnahmen.		
Baulicher Aufwand	gering	Umsetzungskosten	bauliche Lösung: < 50.000 €
Realisierungszeitraum	5 bis 10 Jahre	Priorität	mittel
zstl. Verantwortlichkeit	-	Kombination mit Maßnahme Nr.	H2.07, H4.05, H4.06
Förderprogramm	Förderrichtlinien Nahmobilität, Klimaschutz durch Radverkehr, Sonderprogramm „Stadt und Land“		
Nächste Schritte	Erstellung eines Vorentwurfs zur Einrichtung der Fahrradstraße mit oder ohne bauliche Maßnahmen und zur Überführung des Radverkehrs auf die Krickenbecker Allee		

Lage im Stadtgebiet

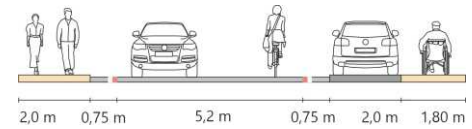


Gestaltungsvorschlag (ohne bauliche Maßnahmen)

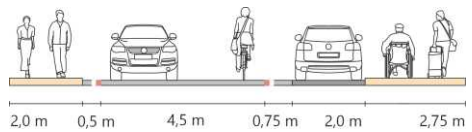


Querschnitte

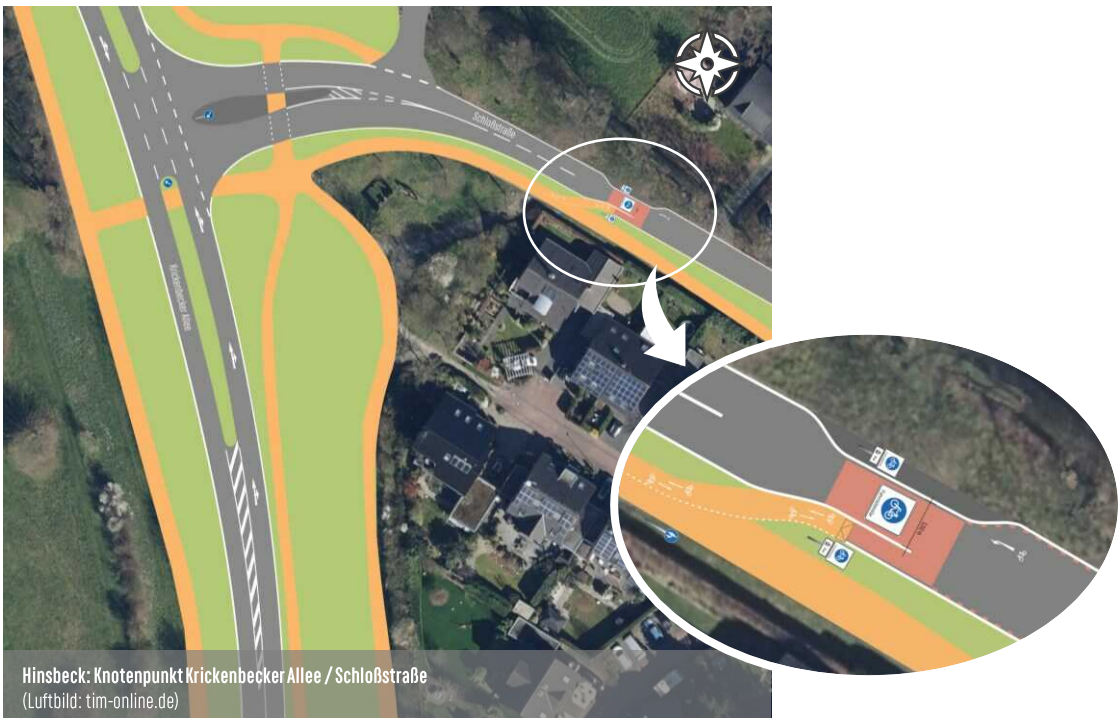
ohne bauliche Maßnahmen



mit baulichen Maßnahmen



Gestaltungsvorschlag Knotenpunkt (H2.07)



KALDENKIRCHEN BEREICH ZUR LÄRCHÉ | EINRICHTUNG EINER FAHRRADSTRAÙE

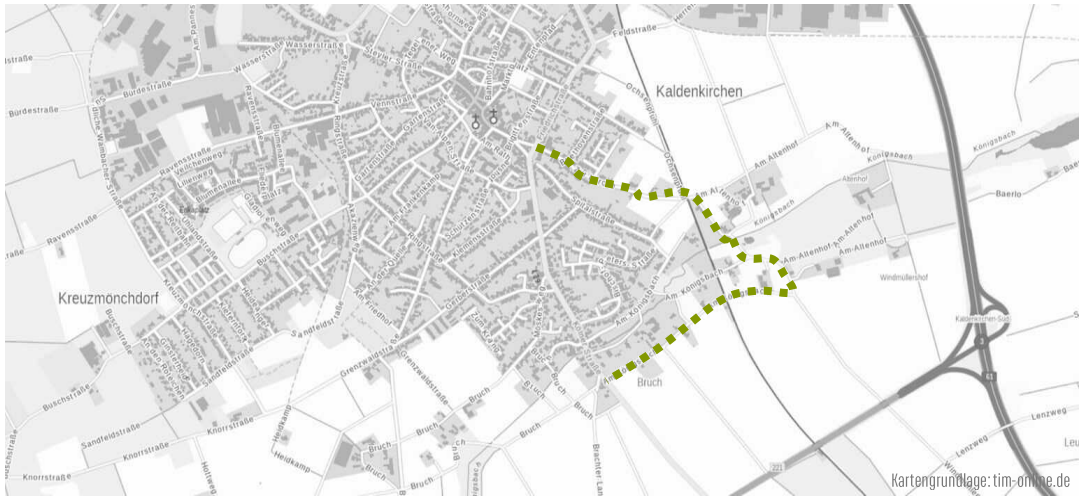


Kaldenkirchen: Zur Lärche – Blickrichtung Osten
(Quelle: IGS mbH)

Nr. 13

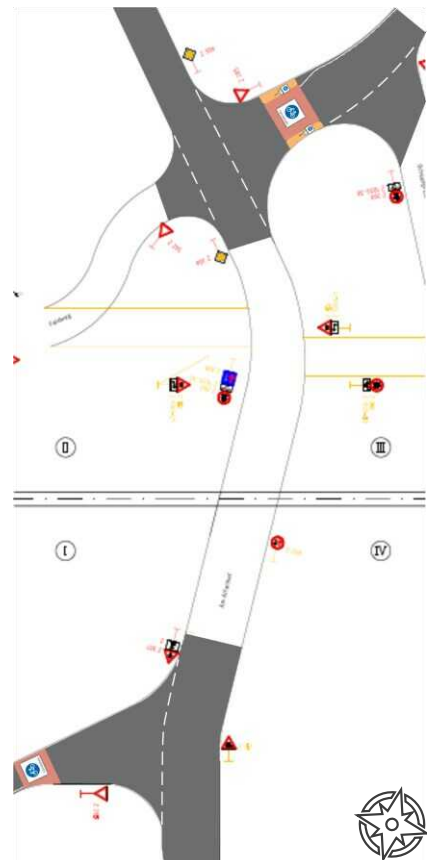
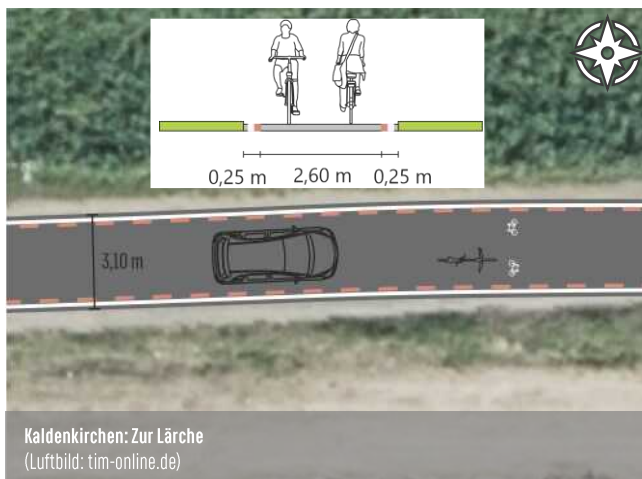
MaÙnahmen-Nr.	K4.06		
Stadtteil	Kaldenkirchen		
Handlungsfeld	Förderung der Nahmobilität		
Tangiertes Handlungsfeld	Freizeit und Tourismus		
Bereich / Abschnitt	Zur Lärche / Am Altenhof / Am Königsbach zwischen Kölner und Friedrichstraße		
Ausgangslage	<ul style="list-style-type: none"> → Größtenteils unbebauter Straßenraum → Aktuelle Geschwindigkeit: 30 km/h bis 100 km/h 		
Zielsetzung / Verkehrliche Wirkung	<ul style="list-style-type: none"> → Verbindung des Tourismuspunktes Altenhof mit dem Kernbereich → Teil der Anbindung an den Bahnradweg → Entschleunigung des Kfz-Verkehrs 		
MaÙnahmenbeschreibung	<ul style="list-style-type: none"> → Zukünftige Geschwindigkeit: 30 km/h → Einrichtung einer Fahrradstraße (Kfz frei) 		
Bemerkung	Die Fahrradstraße ist im Bereich des Bahnübergangs Altenhof eng mit den vorliegenden Entwürfen zum KP BÜ 16.4 abzustimmen.		
Baulicher Aufwand	gering	Umsetzungskosten	< 25.000 €
Realisierungszeitraum	5 bis 10 Jahre	Priorität	niedrig
zstl. Verantwortlichkeit	-	Kombination mit MaÙnahme Nr.	K4.27
Förderprogramm	Förderrichtlinien Nahmobilität, Klimaschutz durch Radverkehr, Sonderprogramm „Stadt und Land“		
Nächste Schritte	Anordnung einer Fahrradstraße auf den Straßen Zur Lärche / Am Altenhof / Am Königsbach		

Lage im Stadtgebiet



Nr. 13

Gestaltungsvorschlag



Kaldenkirchen: Bahnübergang Altenhof
(Plangrundlage: Stadt Nettetal)

KALDENKIRCHEN KREUZSTRASSE & RINGSTRASSE | ÄNDERUNG DER VERKEHRSFÜHRUNG

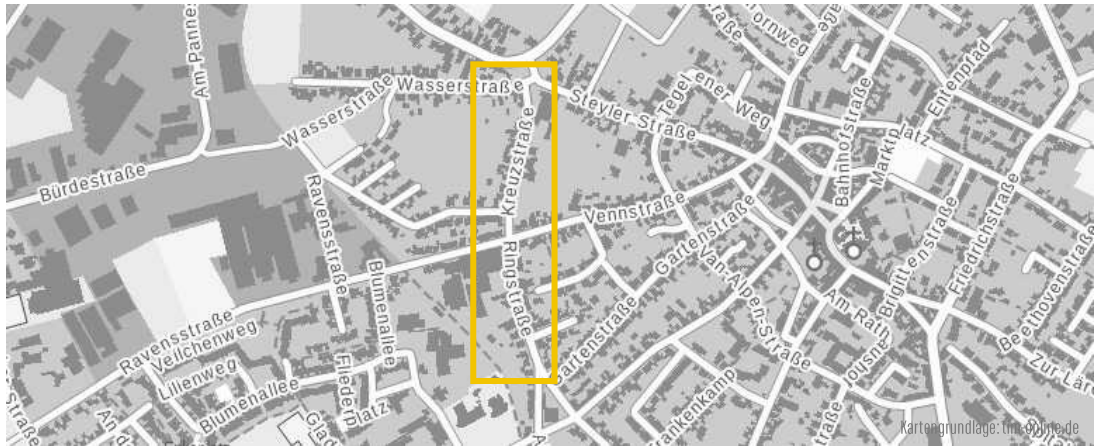


Kaldenkirchen: Kreuzstraße – Höhe Abpollerung (HNR 14)
(Quelle: IGS mbH)

Nr. 14

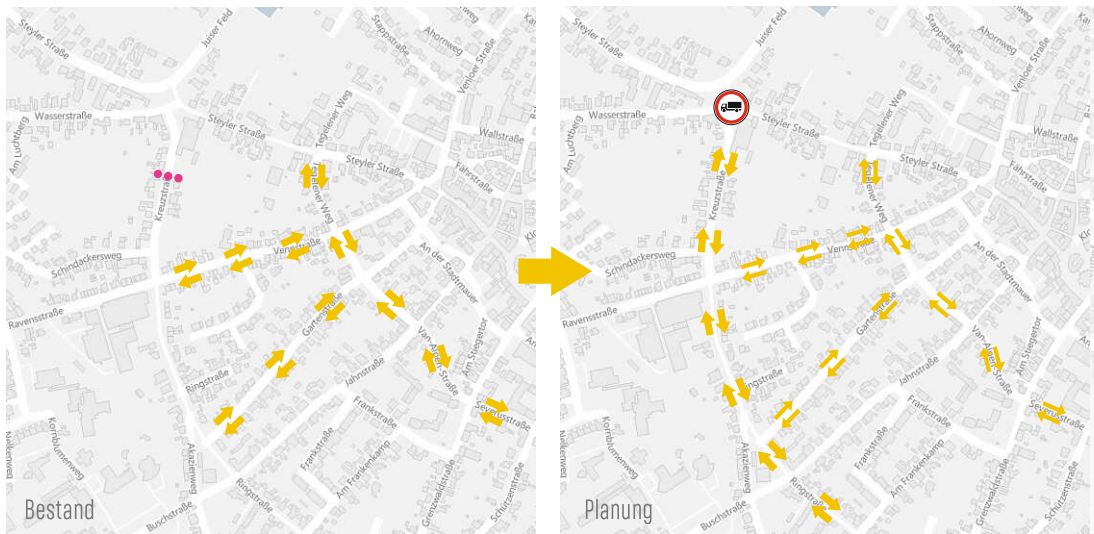
Maßnahmen-Nr.	K1.02		
Stadtteil	Kaldenkirchen		
Handlungsfeld	Berufs- und Ausbildungsverkehr		
Tangiertes Handlungsfeld	Wirtschaftsverkehr		
Bereich / Abschnitt	Kreuzstraße Höhe HNR 14 (Standort der Poller)		
Ausgangslage	<ul style="list-style-type: none"> → Abpollerung der Kreuzstraße aufgrund von fehlenden Gehwegen → Einschränkungen durch Schwerverkehr auf der Kreuzstraße 		
Zielsetzung / Verkehrliche Wirkung	<ul style="list-style-type: none"> → Reduzierung der Schleichverkehre über Van-Alpen-Straße, Gartenstraße und Vennstraße → Geschwindigkeitsreduzierung auf Ringstraße 		
Maßnahmenbeschreibung	<ul style="list-style-type: none"> → Abbau der Poller auf der Kreuzstraße → Einbau von geschwindigkeitsdämpfenden Maßnahmen (z.B. versetzte Blumenkübel) → Einrichtung eines Durchfahrtsverbotes für den Schwerverkehr in Verbindung mit frühzeitiger Wegweisung 		
Voraussetzung	Notwendiger Grunderwerb auf der Kreuzstraße zur Realisierung der Nebenanlagen in dem Bereich.		
Baulicher Aufwand	Gering bis mittel	Umsetzungskosten	> 250.000 €
Realisierungszeitraum	5 bis 10 Jahre	Priorität	mittel
zstl. Verantwortlichkeit	-	Kombination mit Maßnahme Nr.	K4.02, K4.03, K4.05, K4.09, K4.10, K4.29, K6.01, K6.02, K6.03
Förderprogramm	Richtlinie zur Förderung des kommunalen Straßenbaus		
Nächste Schritte	Erstellung eines Vorentwurfs für die Kreuzstraße (Investive Maßnahme)		

Lage im Stadtgebiet



Nr. 14

Planungsvorschlag



Gestaltungsvorschlag



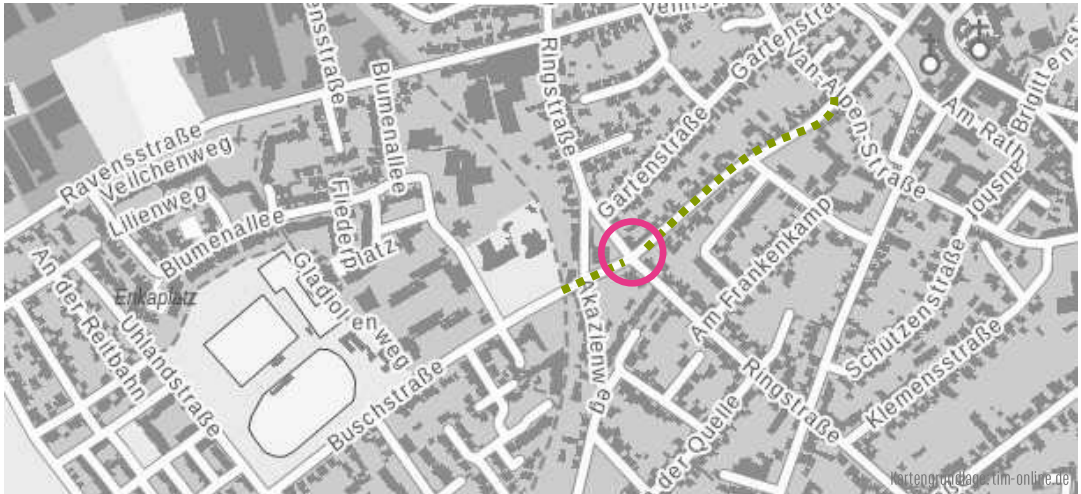


Kaldenkirchen: Jahnstraße – Blickrichtung Süden
(Quelle: IGS mbH)

Nr. 15

Maßnahmen-Nr.	K4.05		
Stadtteil	Kaldenkirchen		
Handlungsfeld	Förderung der Nahmobilität		
Tangiertes Handlungsfeld	Berufs- und Ausbildungsverkehr		
Bereich / Abschnitt	Buschstraße / Jahnstraße zwischen Bushaltepunkt Am Schwimmbad und Von-Alpen-Straße		
Ausgangslage	→ Aktuelle Geschwindigkeit: 30 km/h → Einseitig ruhender Verkehr		
Zielsetzung / Verkehrliche Wirkung	→ Erhöhung der Schulwegsicherheit → Anbindung des Kernbereichs an Kaldenkirchen-West und die Sequoiafarm		
Maßnahmenbeschreibung	→ Einrichtung einer Fahrradstraße (Kfz frei) → Sortierung des Parkraums		
Bemerkung	Auf den Streckenabschnitten kann die Fahrradstraße umgehend umgesetzt werden. Der Knotenpunkt ist zur Sicherstellung der Verkehrssicherheit rot aufzupflastern und dem Radverkehr Vorrang zu gewähren, um eine Durchgängigkeit der Ringstraße für den Kfz-Verkehr zu unterbinden.		
Baulicher Aufwand	gering	Umsetzungskosten	< 25.000 €
Realisierungszeitraum	< 5 Jahre	Priorität	hoch
zstl. Verantwortlichkeit	-	Kombination mit Maßnahme Nr.	-
Förderprogramm	Förderrichtlinien Nahmobilität, Klimaschutz durch Radverkehr, Sonderprogramm „Stadt und Land“		
Nächste Schritte	Anordnung einer Fahrradstraße auf der Buschstraße / Jahnstraße		

Lage im Stadtgebiet

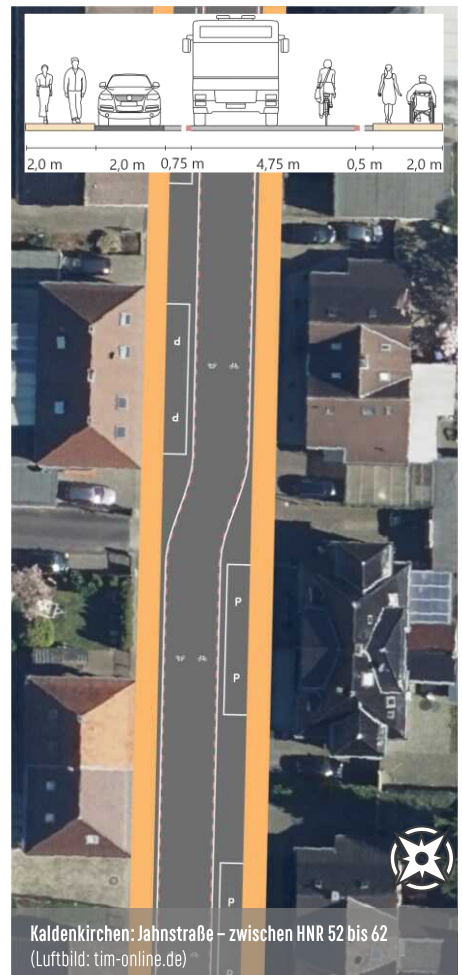


Nr. 15

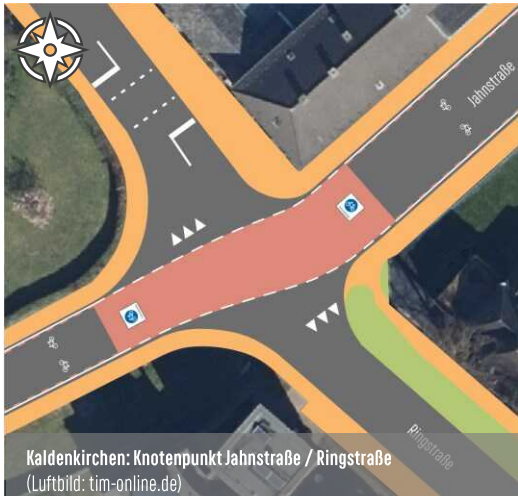
Gestaltungsvorschlag Einfahrtsbereich



Gestaltungsvorschlag Strecke



Gestaltungsvorschlag Knotenpunkt



KALDENKIRCHEN KLEINBAHNTRASSE | AUSBAU ALS RAD- UND FUßWEGEVERBINDUNG



Nr. 16

Maßnahmen-Nr.	K4.01		
Stadtteil	Kaldenkirchen		
Handlungsfeld	Förderung der Nahmobilität		
Tangiertes Handlungsfeld	Berufs- und Ausbildungsverkehr		
Bereich / Abschnitt	Zwischen Grenzwaldstraße und Steyler Straße		
Ausgangslage	<ul style="list-style-type: none"> → Ehemalige Kleinbahntrasse (teilweise zugewachsen) → Unabhängig vom Straßennetz verlaufend 		
Zielsetzung / Verkehrliche Wirkung	<ul style="list-style-type: none"> → Aufwertung der innerörtlichen Erreichbarkeit → Attraktivierung der Radverbindung zwischen Brüggen und Venlo → Erhöhung der Schulwegsicherheit 		
Maßnahmenbeschreibung	→ Ausbau der Trasse als Rad- und Fußwegeverbindung		
Bemerkung	Notwendiger Grunderwerb für den Neubauabschnitt Baumbestand erschwert den Ausbau der Bestandsstrecke auf Regellaße		
Baulicher Aufwand	hoch	Umsetzungskosten	< 250.000 €
Realisierungszeitraum	5 bis 10 Jahre	Priorität	hoch
zstl. Verantwortlichkeit	-	Kombination mit Maßnahme Nr.	K4.22
Förderprogramm	Förderrichtlinien Nahmobilität, Klimaschutz durch Radverkehr, Sonderprogramm „Stadt und Land“		
Nächste Schritte	Sicherung der notwendigen Flächen zum Neu- und Ausbau Erstellung eines Vorentwurfs zur baulichen Umsetzung (Investive Maßnahme)		

ERA 2010

„Selbstständig geführte Radwege können dem Radverkehr ein hohes Maß an Attraktivität und Verkehrssicherheit bieten. Sie eignen sich deshalb außer für den Freizeitverkehr auch für den Alltagsradverkehr [...].“

Umsetzungsschritte

- Neubauabschnitt
- Ausbau des Bestands zu Asphalt
- Einrichtung von Beleuchtungsanlagen (z.B. Solar)

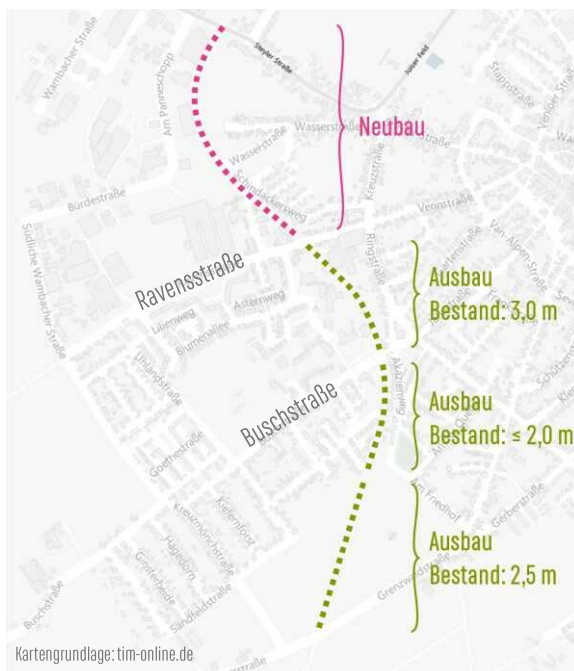
Lage im Stadtgebiet



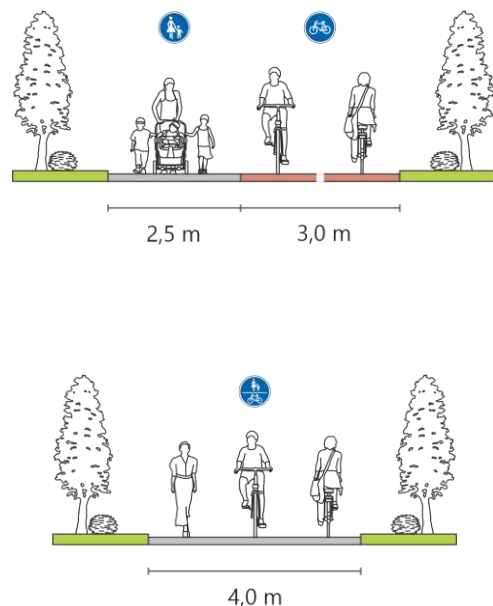
Wesentliche Standards von Radvorrangrouten

- Entwurfsgeschwindigkeit: 20 km/h
- Vorrang an Knotenpunkten
- Asphaltierte Oberfläche
- Durchgängige Beleuchtung
- Wegweisung
- Zusätzliche Informationselemente
- Regelmäßige Reinigung
- Winterdienst

Planungsvorschlag



Querschnitte (Vorrangroute)





Nr. 17

Maßnahmen-Nr.	K2.01 + K2.02		
Stadtteil	Kaldenkirchen		
Handlungsfeld	Freizeit und Tourismus		
Tangiertes Handlungsfeld	Nahmobilität		
Bereich / Abschnitt	Parallele Führung Knorrstraße / Grenzwaldstraße und Buschstraße		
Ausgangslage	<ul style="list-style-type: none"> → Hohe zulässige Geschwindigkeiten → Kein Seitenraum für den Fuß- und Radverkehr 		
Zielsetzung / Verkehrliche Wirkung	<ul style="list-style-type: none"> → Entschleunigung des Kfz-Verkehrs / Erhöhung der Verkehrssicherheit → Aufwertung der Erreichbarkeit der Sequoiafarm 		
Maßnahmenbeschreibung	<ul style="list-style-type: none"> → Führung des Kfz-Verkehrs über Knorrstraße / Grenzwaldstraße (inklusive Ausweichstellen) → Führung des Radverkehrs über die Buschstraße 		
Bemerkung	Entlang der Knorrstraße / Grenzwaldstraße ist zur Erreichung der Sequoiafarm kein Ausbau des gesamten Streckenabschnitts notwendig; Ausweichstellen können im Verlauf der Strecke den Verkehrsfluss sicherstellen.		
Baulicher Aufwand	mittel	Umsetzungskosten	< 50.000 €
Realisierungszeitraum	5 bis 10 Jahre	Priorität	Mittel
zstl. Verantwortlichkeit	-	Kombination mit Maßnahme Nr.	K2.06
Förderprogramm	Förderrichtlinien Nahmobilität, Klimaschutz durch Radverkehr, Sonderprogramm „Stadt und Land“		
Nächste Schritte	Erstellung eines Vorentwurfs zur Errichtung von Ausweichstellen (Investive Maßnahme) Anordnung einer Fahrradstraße entlang der Buschstraße ab Knorrstraße		

Umsetzung

Grenzwaldstraße / Knorrstraße

- Unterbindung einer geradlinigen Verbindung für den Kfz-Verkehr
- Schaffung von geschwindigkeitsdämpfenden Einbauten
- Einrichtung von Ausweichstellen

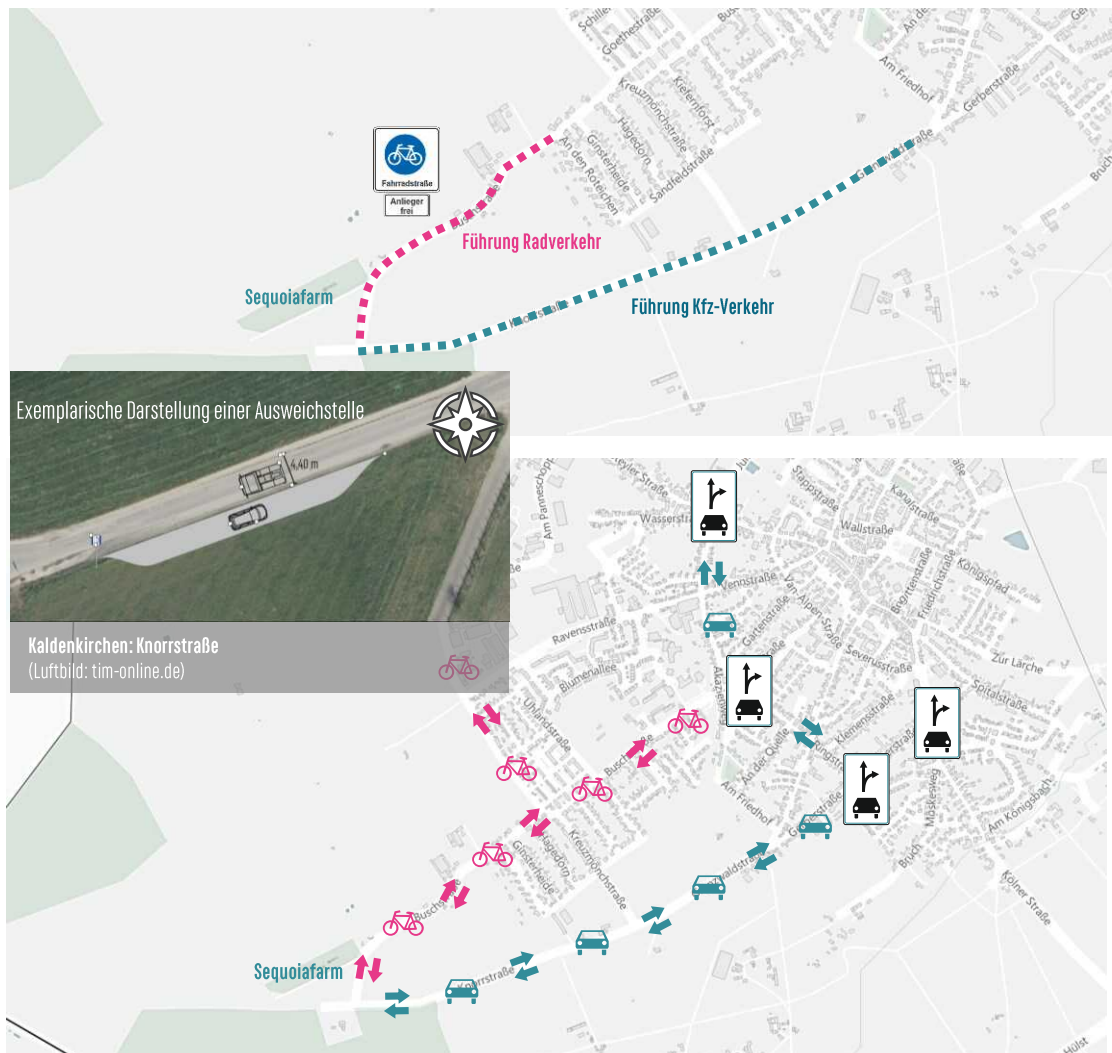
Buschstraße

- Frühzeitige Wegweisung für den touristischen Kfz-Verkehr
- Einrichtung einer Fahrradstraße (Anlieger frei)

Lage im Stadtgebiet



Planungsvorschlag



Kaldenkirchen / Lobberich

BAHNRADWEG | VERKEHRSFÜHRUNG



Nettetal: Bahnradweg in Höhe De Wittsee
(Quelle: Franz-Heinrich Busch sen.)

Nr. 18

Maßnahmen-Nr.	K4.15		
Stadtteil	Kaldenkirchen / Lobberich / Leuth		
Handlungsfeld	Förderung der Nahmobilität		
Tangiertes Handlungsfeld	Berufs- und Ausbildungsverkehr		
Bereich / Abschnitt	Bahnradweg zwischen Kaldenkirchen Bahnhof und Stadtgrenze Grefrath		
Ausgangslage	→ Der Bahnradweg auf Nettetaler Stadtgebiet kreuzt sowohl landwirtschaftliche Wege als auch Straßen des übergeordneten Straßennetzes		
Zielsetzung / Verkehrliche Wirkung	→ Steigerung der Attraktivität der überregionalen Verbindung des Bahnradwegs → Erhöhung der Verkehrssicherheit an Knotenpunkten durch eindeutige Vorfahrtsgestaltung		
Maßnahmenbeschreibung	→ Anpassung der Vorfahrtssituation auf ausgewählten Abschnitten in Nettetal		
Bemerkung	Neben den bereits beschlossenen Knotenpunktmaßnahmen zwischen Kaldenkirchen und De Wittsee soll der Bahnradweg auf weiteren verkehrlich sinnvollen Streckenabschnitten bevorrechtigt werden.		
Baulicher Aufwand	Mittel bis hoch	Umsetzungskosten	einzelfallabhängig
Realisierungszeitraum	> 10 Jahre	Priorität	hoch
zstl. Verantwortlichkeit	Kreis Viersen	Kombination mit Maßnahme Nr.	-
Förderprogramm	Förderrichtlinien Nahmobilität, Klimaschutz durch Radverkehr, Sonderprogramm „Stadt und Land“, Richtlinie zur Förderung innovativer Projekte zur Verbesserung des Radverkehrs in Deutschland		
Nächste Schritte	Prüfung und Evaluation der Streckenabschnitte im Bezug auf die Möglichkeit, dem Radverkehr an Knotenpunkten Vorrang zu gewähren.		

Bahnradweg

Der Bahnradweg ist eine Verbindung, vorrangig für den Radverkehr, auf Nettetaler Stadtgebiet und ein Teil der überregionalen Radverbindung zwischen Krefeld und Venlo. Auf Nettetaler Stadtgebiet wird der Bahnradweg aufgrund fehlender Flächen nicht als Radschnellverbindung ausgestaltet; der Fußverkehr soll weiterhin mit auf dem Bahnradweg geführt werden.

Poller

Damit auf dem Bahnradweg lediglich unmotorisierter Verkehr unterwegs ist, sollen an Kreuzungspunkten mit dem motorisiertem Verkehr Barrieren eingerichtet werden, um die verkehrswidrige Zufahrt auf den Bahnradweg durch Kfz zu unterbinden. Hierfür stehen verschiedene Lösungen zur Verfügung. In Grefrath werden rot-weiße vertikale Poller (Foto rechts) verwendet, in Nettetal derzeit Pfosten mit Überbreite im unteren Bereich (Foto links). Empfohlen wird der Ausgestaltungsvorschlag aus Hessen (Foto Mitte).



Exemplarischer Pfosten mit Überbreite im unteren Bereich
(Quelle: Stadt Nettetal)



Exemplarischer Vorzugslösung Radschnellverbindung Darmstadt - Frankfurt
(Quelle: Dirk Schmidt)



Vertikale Poller in Grefrath
(Quelle: ADFC)

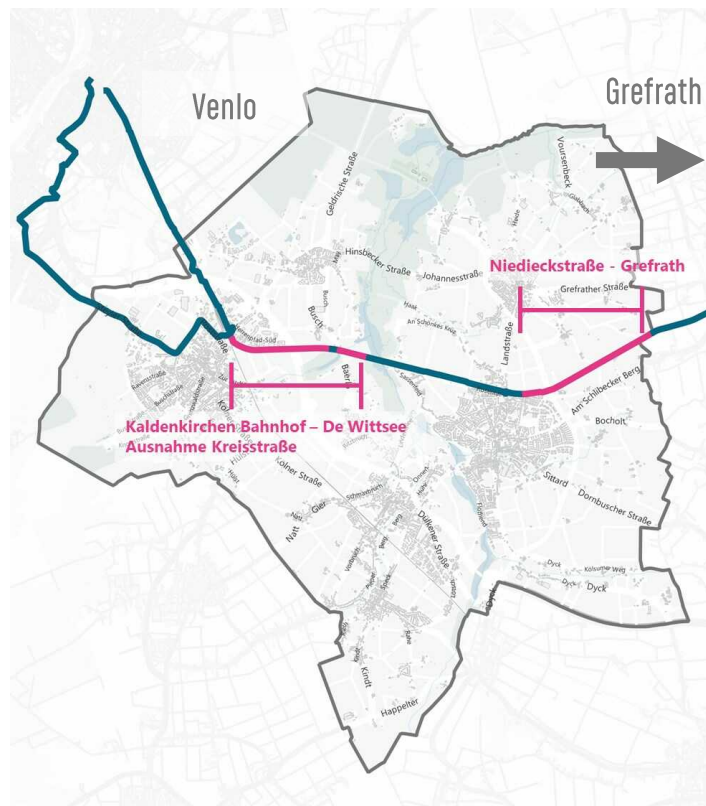
Nr. 18

Vorfahrtsregelung

Der Bahnradweg in Nettetal lässt sich in vier Abschnitte unterteilen:

- Venlo - Bahnhof Kaldenkirchen
- Bahnhof Kaldenkirchen - De Wittsee
- De Wittsee - Niedieckstraße
- Niedieckstraße - Grefrath

Aufgrund der Ausgestaltung des Bahnradwegs als Radvorrangroute, nicht aber als Radschnellverbindung, ist die Vorfahrt gegenüber Kreisstraßen nicht vorgesehen. Weiterhin sollen im Zusammenhang mit der Einheitlichkeit von Abschnitten nur wenige Änderungen der Vorfahrtssituationen vorgenommen werden. Es bietet sich demnach an, die Abschnitte Niedieckstraße - Grefrath und Kaldenkirchen Bahnhof - De Wittsee mit Vorrang für den Radverkehr zu versehen.





Lobberich: Kempener Straße – Blickrichtung Westen
(Quelle: IGS mbH)

Nr. 19

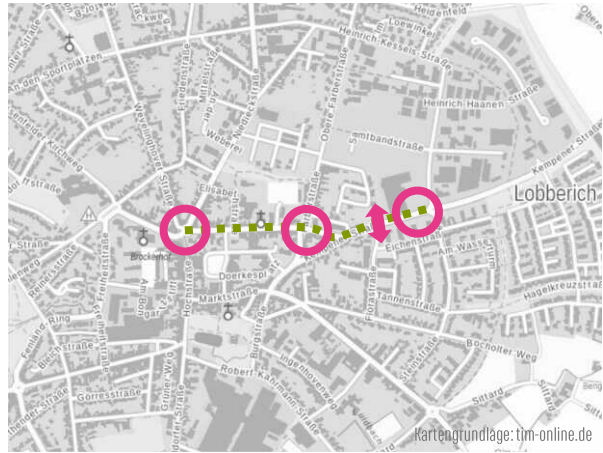
Maßnahmen-Nr.	L4.18		
Stadtteil	Lobberich		
Handlungsfeld	Förderung der Nahmobilität		
Tangiertes Handlungsfeld	Berufs- und Ausbildungsverkehr		
Bereich / Abschnitt	Zwischen Kreisverkehr Kempener Straße / Hagelkreuzstraße und „Stern“		
Ausgangslage	→ Aktuelle Geschwindigkeit: 50 km/h → Fehlende / nicht ERA-konforme Radverkehrsanlagen		
Zielsetzung / Verkehrliche Wirkung	→ Aufwertung der Radwegeverbindung zwischen „Stern“ und Nettetal-Ost → Erhöhung der Schulwegsicherheit und Entschleunigung des Kfz-Verkehrs		
Maßnahmenbeschreibung	→ Aufhebung der Radwegebenutzungspflicht → Anordnung von Tempo 30		
Bemerkung	Im Bereich der Färberstraße ist der Radverkehr mittels einer Schleuse sicher auf die Fahrbahn zu führen. Am Übergang Steegerstraße / Kempener Straße soll im Bereich der Verschwenkung ein Parkverbot eingerichtet werden (Wegfall von 4 Stellplätzen).		
Baulicher Aufwand	gering	Umsetzungskosten	< 25.000 €
Realisierungszeitraum	< 5 Jahre	Priorität	hoch
zstl. Verantwortlichkeit	Kreis Viersen	Kombination mit Maßnahme Nr.	L1.18, L4.19, L4.36, L4.39, L4.45
Förderprogramm	Förderrichtlinien Nahmobilität		
Nächste Schritte	Erstellung eines Vorentwurfs für die Fahrradschleuse (Investive Maßnahme) Anordnung von Tempo 30		

Umsetzung

Abschnitt: Hagelkreuzstraße bis Färberstraße

- Aufhebung der Radwegebenutzungspflicht
- Einrichtung einer Fahrradschleuse
- Wenn möglich, Markierung des Piktogramms „Nutzungsrecht“
- Markierung von Fahrradpiktogrammen auf der Fahrbahn
- Reduzierung der gefahrenen Geschwindigkeit
 - Anordnung Tempo 30
 - Geschwindigkeitsdämpfende Einbauten
- In Verbindung mit Querungsanlage L4.36 zur Geschwindigkeitsreduktion

Lage im Stadtgebiet



Abschnitt: Färberstraße bis „Stern“

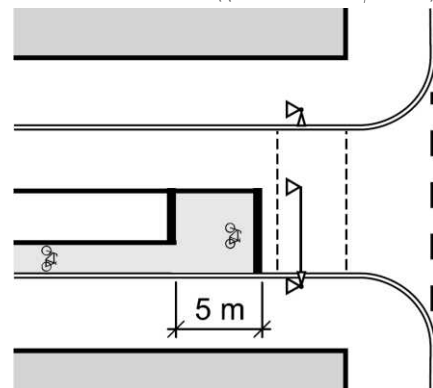
- Anordnung Tempo 30 aufgrund von Sicherheit und Ordnung des Verkehrs
- Einrichtung von ARAS (Aufgeweiteter Radaufstellstreifen) am Knotenpunkt Doerkesplatz / Steegerstraße
- In Verbindung mit Knotenpunktumbau Färberstraße / Steeger Straße (Maßnahme L1.18) zur Geschwindigkeitsreduktion

Planungsvorschlag



Aufgeweiteter Radaufstellstreifen

(Quelle: ERA 2010, Bild 46)



ERA 2010

„Aufgeweitete Radaufstellstreifen (ARAS) kommen vorrangig in Knotenpunktzufahrten mit längeren Sperrzeiten in Frage [...]. Sie sichern geradeaus fahrenden und / oder links abbiegenden Radverkehr.“

„Die vorgezogenen Aufstellbereiche sollen 3,0 – 5,0 Meter lang sein und mit Fahrradpiktogrammen deutlich erkennbar dem Radverkehr zugewiesen werden.“

LOBBERICH KEMPENER STRASSE | FAHRRADSCHLEUSE



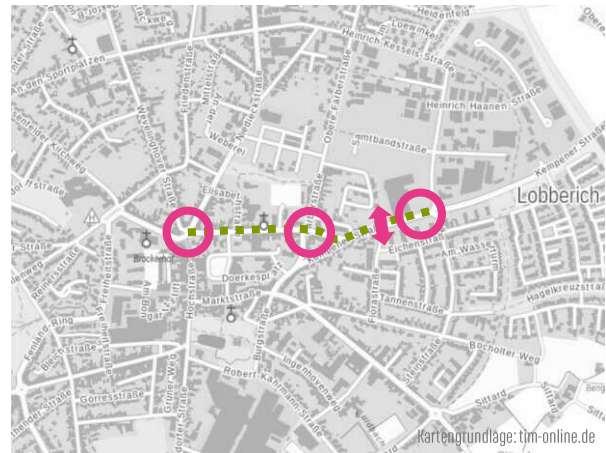
Nr. 20

Maßnahmen-Nr.	L4.45		
Stadtteil	Lobberich		
Handlungsfeld	Förderung der Nahmobilität		
Tangiertes Handlungsfeld	Berufs- und Ausbildungsverkehr		
Bereich / Abschnitt	Kempener Straße zwischen Florastraße und Hagelkreuzstraße		
Ausgangslage	→ Aktuelle Geschwindigkeit: 50 km/h → Fehlende / nicht ERA-konforme Radverkehrsanlagen		
Zielsetzung / Verkehrliche Wirkung	→ Ermöglichen einer komfortablen zu nutzenden doppelten Radverkehrsführung entlang der Kempener Straße		
Maßnahmenbeschreibung	→ Einrichtung einer Radverkehrsschleuse		
Bemerkung	Zwischen Florastraße und Hagelkreuzstraße ist der Radverkehr mittels einer Schleuse sicher auf die Fahrbahn zu führen. Hierzu ist eine Fahrbahnverswenkung in Richtung Süden notwendig (Konflikt: Baumbestand).		
Baulicher Aufwand	hoch	Umsetzungskosten	50.000 – 100.000 €
Realisierungszeitraum	< 5 Jahre	Priorität	hoch
zstl. Verantwortlichkeit	Kreis Viersen	Kombination mit Maßnahme Nr.	L1.18, L4.18, L4.36, L4.39
Förderprogramm	Förderrichtlinien Nahmobilität		
Nächste Schritte	Erstellung eines Vorentwurfs für die Fahrradschleuse (Investive Maßnahme)		

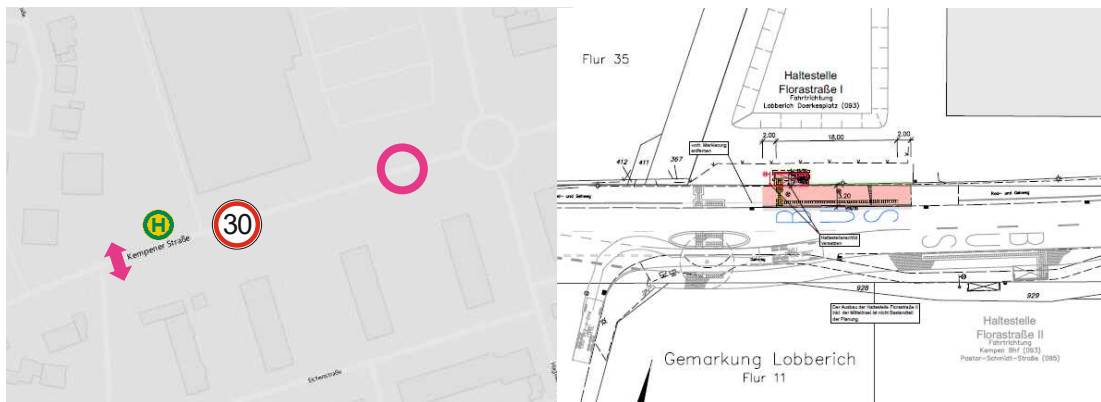
Umsetzung im Zusammenhang mit benachbarten Baumaßnahmen

- Neubau Bushaltepunkt auf der Kempener Straße
- Errichtung einer neuen Querungsanlage im Bereich des Bushaltepunkts
- Anordnung von Tempo 30 auf der Kempener Straße/Steegerstraße
- Einrichtung einer Fahrradschleuse aus dem Seitenraum auf die Fahrbahn inkl. Fahrbahnerweiterung in Richtung Süden

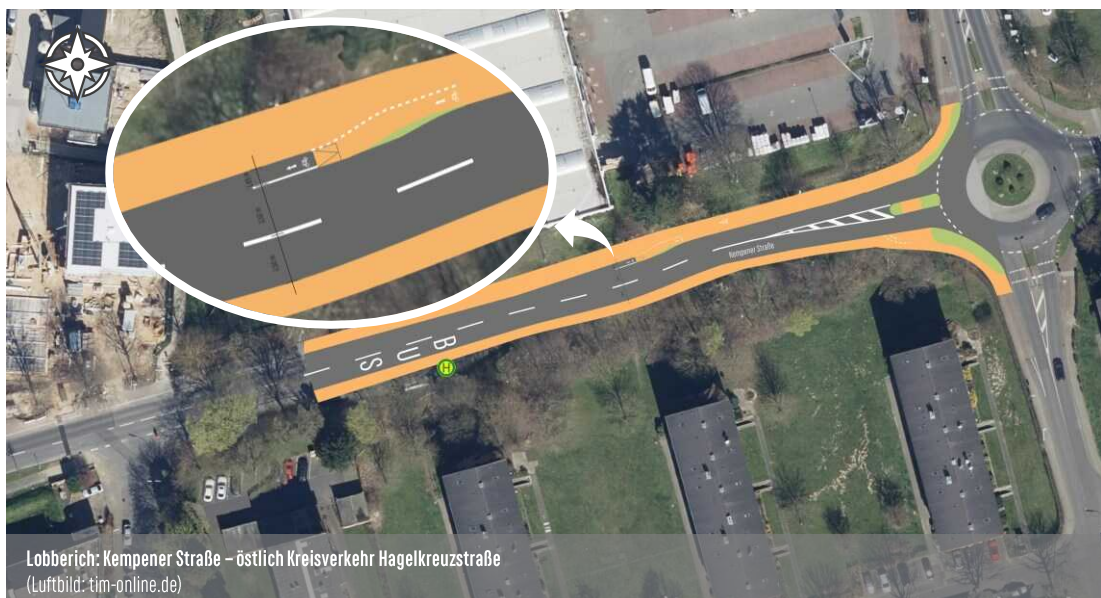
Lage im Stadtgebiet



Planungsvorschlag



Gestaltungsvorschlag

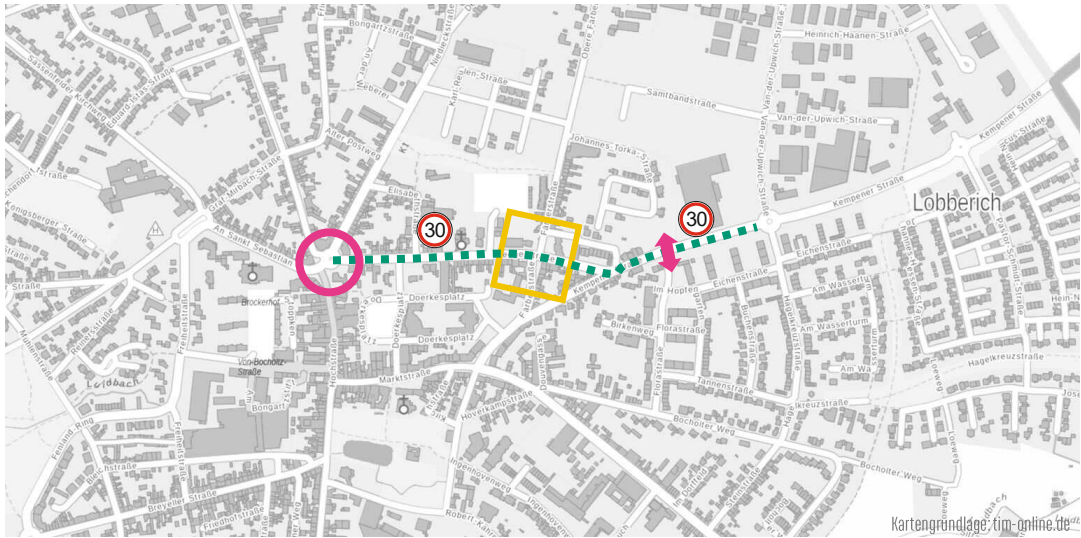




Nr. 21

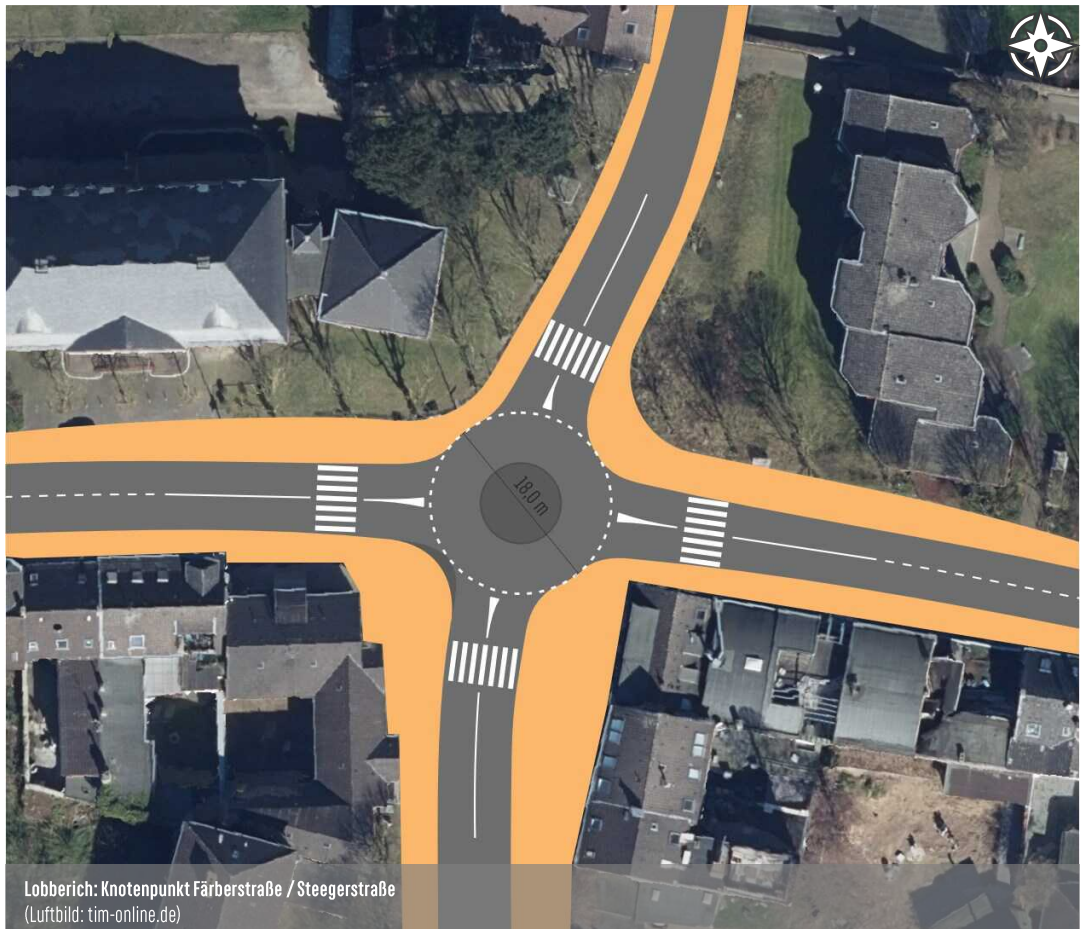
Maßnahmen-Nr.	L1.18		
Stadtteil	Lobberich		
Handlungsfeld	Berufs- und Ausbildungsverkehr		
Tangiertes Handlungsfeld	Nahmobilität		
Bereich / Abschnitt	Knotenpunkt Färberstraße / Steegerstraße		
Ausgangslage	→ Fehlende Querungsmöglichkeit für Fuß- und Radverkehr → Aktuelle Geschwindigkeit: 50 km/h → DTV ~ 9.000 Kfz/24 h		
Zielsetzung / Verkehrliche Wirkung	→ Entschleunigung des Kfz-Verkehrs zur Steigerung der Verkehrssicherheit → Einrichtung einer sicheren Nord-Süd-Verbindung für alle Verkehrsteilnehmenden → Im Verlauf einer Radvorrangroute: (Obere) Färberstraße kommend von Steegerstraße West		
Maßnahmenbeschreibung	→ Umbau des Knotenpunkts zu einem Minikreisverkehr → Einrichtung von sicheren Querungen für den Fuß- und Radverkehr		
Bemerkung	Notwendiger Grunderwerb im Bereich des Knotenpunkts Klärung zum Umgang mit dem Baumbestand		
Baulicher Aufwand	hoch	Umsetzungskosten	< 150.000 €
Realisierungszeitraum	5 bis 10 Jahre	Priorität	hoch
zstl. Verantwortlichkeit	Kreis Viersen	Kombination mit Maßnahme Nr.	L4.17, L4.18
Förderprogramm	Richtlinie zur Förderung des kommunalen Straßenbaus		
Nächste Schritte	Erstellung eines Vorentwurfs zur Errichtung des Kreisverkehrs (Investive Maßnahme)		

Lage im Stadtgebiet



Nr. 21

Gestaltungsvorschlag



LOBBERICH

OBERE FÄRBERSTRASSE | EINRICHTUNG EINER FAHRRADSTRASSE



Nr. 22

Maßnahmen-Nr.	L4.17		
Stadtteil	Lobberich		
Handlungsfeld	Förderung der Nahmobilität		
Tangiertes Handlungsfeld	Berufs- und Ausbildungsverkehr		
Bereich / Abschnitt	Zwischen Johannes-Torka-Straße und In der Loeheide		
Ausgangslage	<ul style="list-style-type: none"> → Aktuelle Geschwindigkeit: 30 km/h → Breiter Straßenraum fördert erhöhte Geschwindigkeiten 		
Zielsetzung / Verkehrliche Wirkung	<ul style="list-style-type: none"> → Herstellung einer Verbindung zwischen Nettetal-Nord und -Süd, sowie Nettetal-Ost → Einrichtung einer Achse zur weiteren Verbindung nach Hinsbeck → Erhöhung der Schulwegsicherheit 		
Maßnahmenbeschreibung	→ Einrichtung einer Fahrradstraße		
Bemerkung	Im nördlichen Abschnitt wird die Fahrbahn zum Kfz-Parken genutzt; in einem ersten Schritt sollen die Stellplätze entlang der Fahrradstraße ab dem Wendehammer wechselseitig markiert werden. Südlich des Wendehammers können die Stellplätze im Seitenraum bestehen bleiben.		
Baulicher Aufwand	gering	Umsetzungskosten	< 25.000 €
Realisierungszeitraum	< 5 Jahre	Priorität	hoch
zstl. Verantwortlichkeit	-	Kombination mit Maßnahme Nr.	L1.18, L4.09
Förderprogramm	Förderrichtlinien Nahmobilität, Klimaschutz durch Radverkehr, Sonderprogramm „Stadt und Land“		
Nächste Schritte	Anordnung einer Fahrradstraße		

Stufenweise Umsetzung

Abschnitt 1: Johannes-Torka-Straße bis Wendehammer

- Einrichtung einer Fahrradstraße
- Längsparkstände im Seitenraum bleiben erhalten

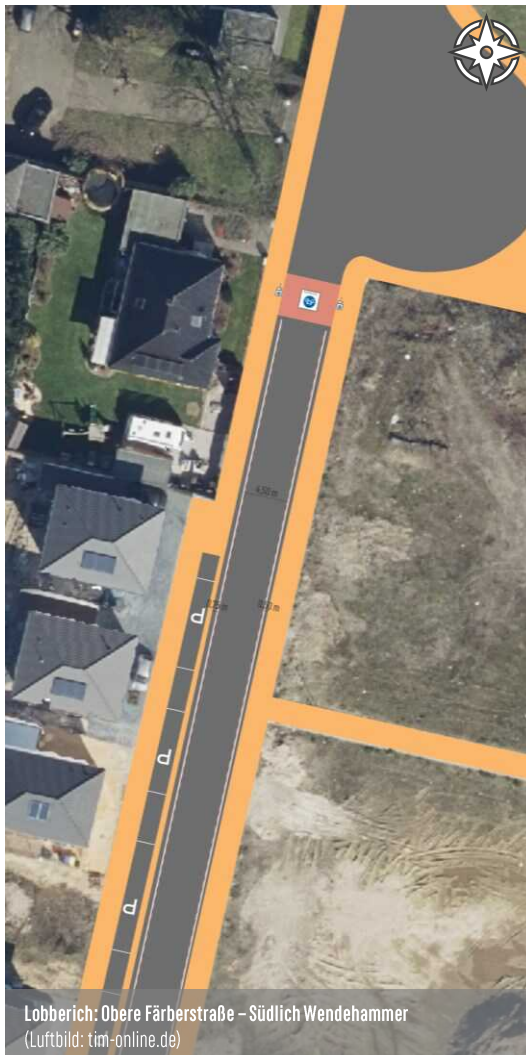
Abschnitt 2: Wendehammer bis In der Loeheide

- Derzeitige Längsparkstände wechselseitig markieren
- Einrichtung einer Fahrradstraße prüfen

Lage im Stadtgebiet



Gestaltungsvorschlag





Nr. 23

Maßnahmen-Nr.	L4.19 + L4.43		
Stadtteil	Lobberich		
Handlungsfeld	Förderung der Nahmobilität		
Tangiertes Handlungsfeld	Berufs- und Ausbildungsverkehr		
Bereich / Abschnitt	Zwischen „Stern“ und Bahnradweg		
Ausgangslage	→ Aktuelle Geschwindigkeit: 30 km/h bis 50 km/h		
Zielsetzung / Verkehrliche Wirkung	→ Aufwertung der Radwegeverbindung zwischen Lobbericher Stadtkern und Bahnradweg → Erhöhung der Schulwegsicherheit		
Maßnahmenbeschreibung	→ Einrichtung einer Fahrradstraße mit Durchfahrtsverbot für Schwerverkehr → Umbau der Zufahrt am „Stern“ auf Wevelinghover Straße		
Bemerkung	Der Stellplatz vor der Volksbank soll erhalten bleiben. Die westlich davon gelegenen Stellplätze sollen entfallen, um eine frühzeitige geradlinige Sichtlinie zwischen der Zufahrt Stern und dem Beginn der Fahrradstraße zu schaffen. (Konflikt: ruhender Verkehr / Wegfall von Stellplätzen)		
Baulicher Aufwand	gering	Umsetzungskosten	< 50.000 €
Realisierungszeitraum	< 5 Jahre	Priorität	hoch
zstl. Verantwortlichkeit	Kreis Viersen	Kombination mit Maßnahme Nr.	-
Förderprogramm	Förderrichtlinien Nahmobilität, Klimaschutz durch Radverkehr, Sonderprogramm „Stadt und Land“		
Nächste Schritte	Anordnung einer Fahrradstraße Erstellung eines Vorentwurfs zum Bau der Gehwegüberfahrt und dem Rückbau der Stellplätze zu einem Teil der Fahrbahn (Investive Maßnahme)		

Umsetzung

Zufahrt „Stern“

- Einrichtung einer Gehwegüberfahrt an der Zufahrt zur Wevelinghover Straße
- Wegfall der westlich gelegenen Stellplätze an der Zufahrt des Sterns

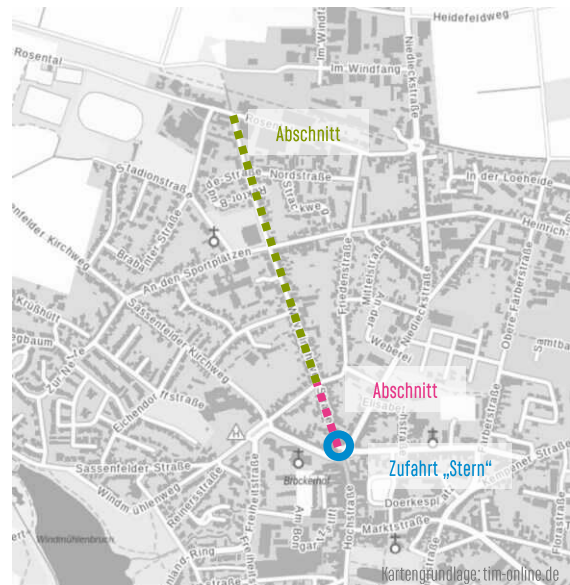
Abschnitt: „Stern“ bis Graf-Mirbach-Straße

- Markierung der Stellplätze im Verlauf als wechselseitige Längsparkstände
- Bestehende Behindertenstellplätze beachten
- Einrichtung einer Fahrradstraße ab HNR 9

Abschnitt: Graf-Mirbach-Straße bis Bahnradweg

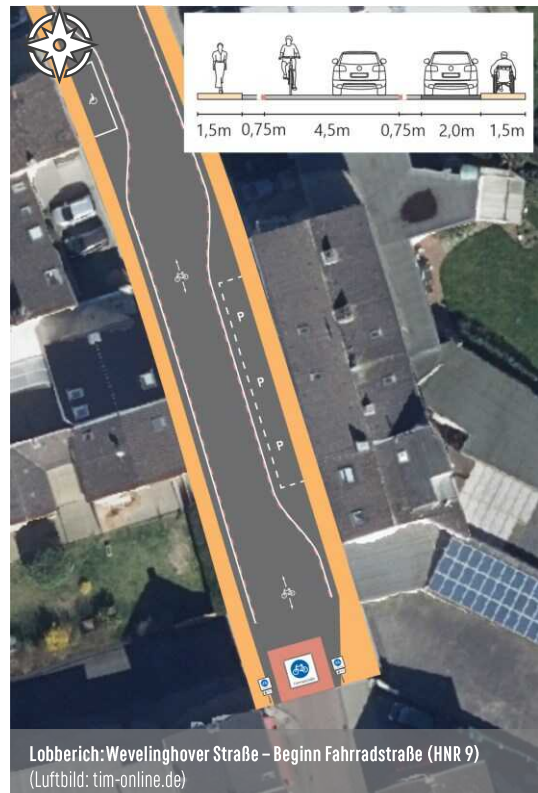
- Derzeitig genutzte Stellplätze markieren
- Einrichtung einer Fahrradstraße
- Anpassung der Vorfahrtsregelung an Knotenpunkten im Verlauf der Fahrradstraße zugunsten des Radverkehrs

Lage im Stadtgebiet



Nr. 23

Gestaltungsvorschlag





Nr. 24

Maßnahmen-Nr.	L4.20		
Stadtteil	Lobberich		
Handlungsfeld	Förderung der Nahmobilität		
Tangiertes Handlungsfeld	Berufs- und Ausbildungsverkehr		
Bereich / Abschnitt	Zwischen Sassenfelder Kirchweg und Zufahrt Werner-Jaeger-Halle		
Ausgangslage	→ Aktuelle Geschwindigkeit: 30 km/h		
Zielsetzung / Verkehrliche Wirkung	→ Einrichtung einer Ringverbindung im weiteren Verlauf mit der Werner-Jaeger-Straße → Verbindung zwischen Wohnbereich Am Hegebaum und dem WJG		
Maßnahmenbeschreibung	→ Einrichtung einer Fahrradstraße		
Bemerkung	Die Fahrbahn wird in diesem Abschnitt nur unwesentlich zum Kfz-Parken genutzt. Zur Verbesserung der Verkehrssicherheit wird empfohlen, die Fahrradstraße ohne Parkstände einzurichten.		
Baulicher Aufwand	gering	Umsetzungskosten	< 25.000 €
Realisierungszeitraum	< 5 Jahre	Priorität	mittel
zstl. Verantwortlichkeit	-	Kombination mit Maßnahme Nr.	L4.07, L4.09, L4.22
Förderprogramm	Förderrichtlinien Nahmobilität, Klimaschutz durch Radverkehr, Sonderprogramm „Stadt und Land“		
Nächste Schritte	Anordnung einer Fahrradstraße auf An den Sportplätzen		

Lage im Stadtgebiet

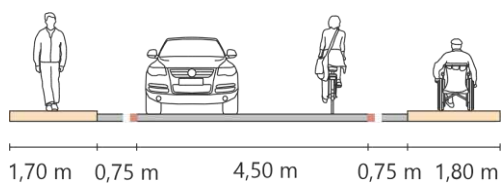


Nr. 24

Gestaltungsvorschlag



Querschnitt



Planungsvorschlag (Kombination mit L4.07 und L4.09)





Nr. 25

Maßnahmen-Nr.	L1.01 + L4.01		
Stadtteil	Lobberich		
Handlungsfeld	Berufs- und Ausbildungsverkehr		
Tangiertes Handlungsfeld	Nahmobilität		
Bereich / Abschnitt	Rosental / Sassenfelder Kirchweg		
Ausgangslage	<ul style="list-style-type: none"> → Rosental ist derzeit für Anliegende freigegeben → Sassenfelder Kirchweg ist derzeit für Landwirtschaftlichen Verkehr freigegeben → Missachtung der geltenden Verkehrsführung 		
Zielsetzung / Verkehrliche Wirkung	<ul style="list-style-type: none"> → Verkehrslenkung des Kfz-Verkehrs über Rosental und Sassenfeld → Direkte Verbindung über Sassenfelder Kirchweg ausschließlich für den Radverkehr und jeglichen Landwirtschaftlichen Verkehr 		
Maßnahmenbeschreibung	<ul style="list-style-type: none"> → Einrichtung von Ausweichstellen auf Rosental → Öffnung Rosental für den Kfz-Verkehr → Ergänzen des Schildes „Radfahrer frei“ am Sassenfelder Kirchweg 		
Bemerkung	Notwendiger Grunderwerb entlang der Straße Rosental		
Baulicher Aufwand	gering	Umsetzungskosten	< 50.000 €
Realisierungszeitraum	< 5 Jahre	Priorität	hoch
zstl. Verantwortlichkeit	-	Kombination mit Maßnahme Nr.	-
Förderprogramm	Derzeit kein Förderprogramm verfügbar.		
Nächste Schritte	Erstellung eines Vorentwurfs zur Errichtung der Ausweichstellen (Investive Maßnahme)		

Stufenweise Umsetzung

Rosental

- Abschnitt Sassenfeld bis Nahversorger
- Freigabe des Abschnitts für jeglichen Verkehr
- Einrichtung von zwei Ausweichstellen (ca. 20 m lang) zwischen Ortslage Sassenfeld und Tennisplatz Lobberich

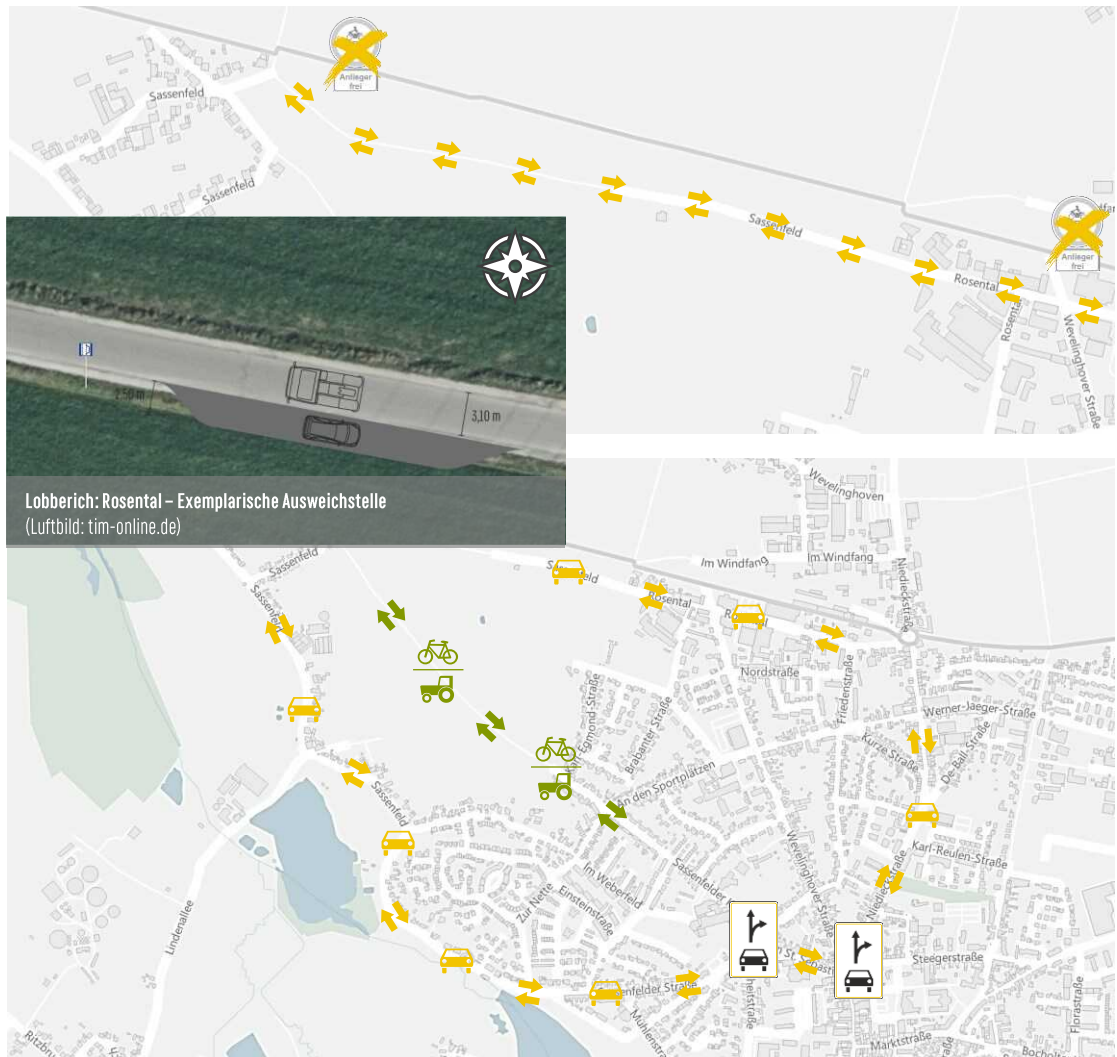
Sassenfelder Kirchweg

- Abschnitt Sassenfeld bis An den Sportplätzen
- Öffnung des Abschnitts für den Radverkehr

Lage im Stadtgebiet



Planungsvorschlag





Lobberich: Breyeller Straße, Blickrichtung Westen
(Quelle: IGS mbH)

Nr. 26

Maßnahmen-Nr.	L4.06		
Stadtteil	Lobberich		
Handlungsfeld	Förderung der Nahmobilität		
Weiteres tangiertes Handlungsfeld	Berufs- und Ausbildungsverkehr		
Bereich / Abschnitt	Breyeller Straße zwischen Fenland-Ring und Düsseldorfer Straße		
Ausgangslage	→ Teil des Radvorrangnetzes zur Erreichung des Zentrumsbereichs von Lobberich → zul. Geschwindigkeit: Abschnittsweise Tempo 50		
Zielsetzung / Verkehrliche Wirkung	→ Förderung des Radverkehrs → Erhöhung der Verkehrssicherheit → Entschleunigung des Kfz-Verkehrs		
Maßnahmenbeschreibung	→ stufenweise Einrichtung einer Fahrradstraße (Kfz frei) → Zukünftige Geschwindigkeit: 30 km/h		
Bemerkung	Entlang der Fahrradstraße sind hier Kfz-Stellplätze zu erhalten; diese sollen als wechselseitige Längsparkstände markiert werden. Hierdurch wird die Stellplatzanzahl reduziert.		
Baulicher Aufwand	gering bis mittel	Umsetzungskosten	< 25.000 €
Realisierungszeitraum	5 bis 10 Jahre	Priorität	hoch
zstl. Verantwortlichkeit	Kreis Viersen	Kombination mit Maßnahme Nr.	L4.44
Förderprogramm	Förderrichtlinien Nahmobilität, Klimaschutz durch Radverkehr, Sonderprogramm „Stadt und Land“		
Nächste Schritte	Anordnung einer Fahrradstraße und Anordnung von Markierungsarbeiten		

Lage im Stadtgebiet

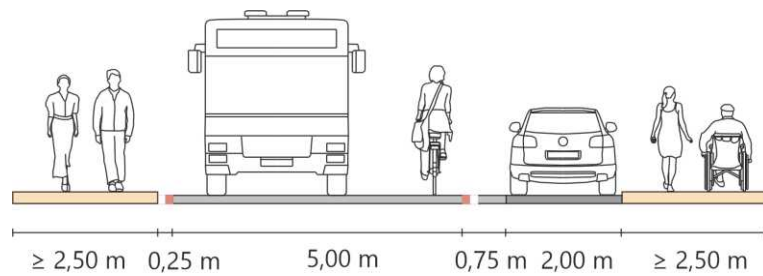


Nr. 26

Gestaltungsvorschlag



Querschnitt



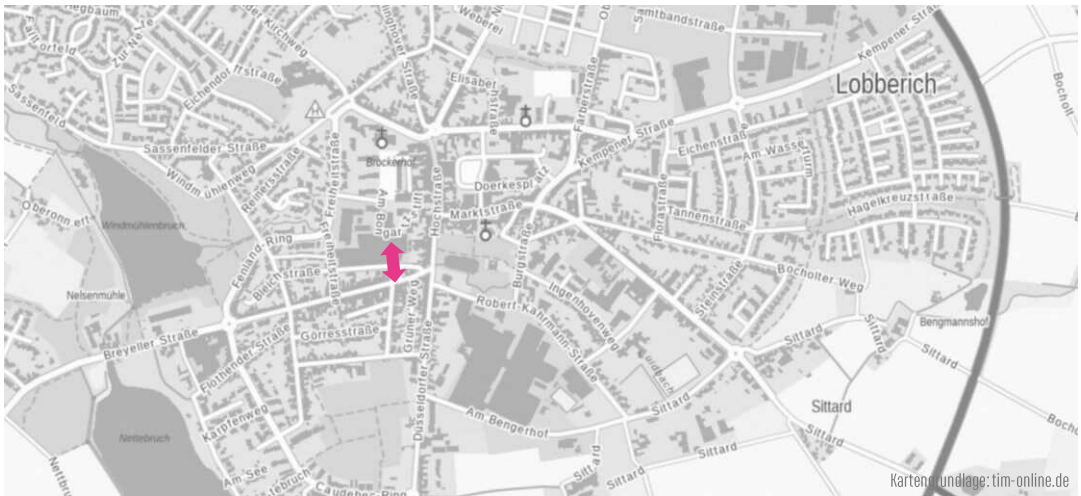


Lobberich: Johannes-Cleven-Straße, Zufahrt Parkierungsanlage / Einmündung Breyeller Straße – Blickrichtung Westen
(Quelle: IGS mbH)

Nr. 27

Maßnahmen-Nr.	L4.40		
Stadtteil	Lobberich		
Handlungsfeld	Förderung der Nahmobilität		
Tangiertes Handlungsfeld			
Bereich / Abschnitt	Johannes-Cleven-Straße; Zugang zur Ludbach-Passage – Höhe HNR 20 Breyeller Straße		
Ausgangslage	<ul style="list-style-type: none"> → Parksuchverkehre und Einkaufsverkehre im Bereich der Ludbach-Passage → Fehlende Fußverkehrsanlage aus Südwesten (Breyeller Straße) kommend 		
Zielsetzung / Verkehrliche Wirkung	<ul style="list-style-type: none"> → Förderung des Fußverkehrs → Erhöhung der Verkehrssicherheit → Entschleunigung des Kfz-Verkehrs 		
Maßnahmenbeschreibung	→ Einrichtung einer Gehwegüberfahrt		
Bemerkung	Im Zuge der Neubebauung des Flurstücks 782 wird empfohlen, zur besseren Erreichbarkeit der Ludbach-Passage eine Gehwegüberfahrt einzurichten.		
Baulicher Aufwand	gering	Umsetzungskosten	> 50.000 € (Neubau Gehweg nicht mit einbezogen)
Realisierungszeitraum	< 5 Jahre	Priorität	hoch
zstl. Verantwortlichkeit	-	Kombination mit Maßnahme Nr.	L4.29
Förderprogramm	Förderrichtlinien Nahmobilität		
Nächste Schritte	Erstellung eines Vorentwurfs zur Errichtung einer Gehwegüberfahrt		

Lage im Stadtgebiet



Nr. 27

Gestaltungsvorschlag

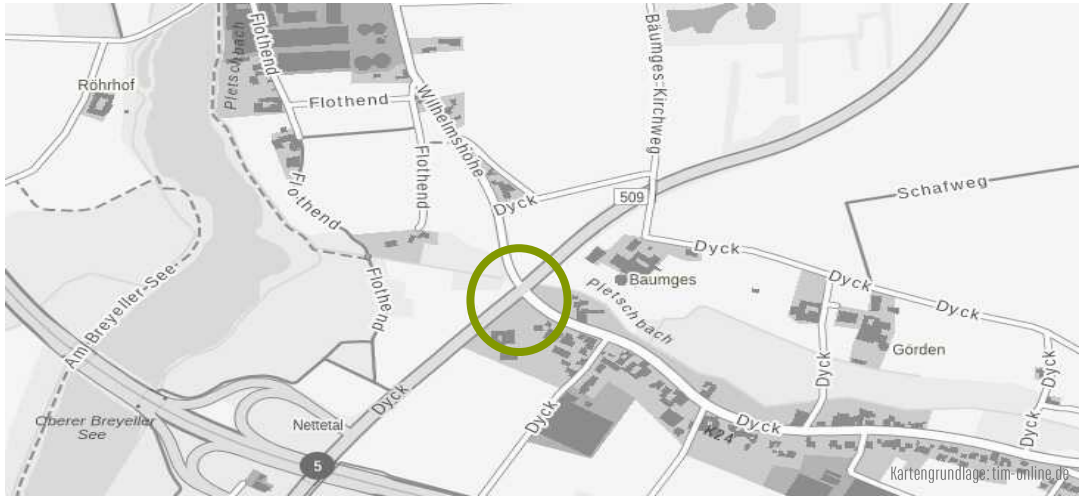




Nr. 28

Maßnahmen-Nr.	L4.10		
Stadtteil	Lobberich (Dyck)		
Handlungsfeld	Förderung der Nahmobilität		
Tangiertes Handlungsfeld	ÖPNV und alternative Mobilitätsformen		
Bereich / Abschnitt	Bushaltepunkt Dyck Lehenen auf B 509 bei Dyck		
Ausgangslage	→ Es besteht keine Fußwegeverbindung zum Bushaltepunkt auf der südlichen Straßenseite		
Zielsetzung / Verkehrliche Wirkung	→ Förderung des Fußverkehrs und des ÖPNV → Aufwertung der Erreichbarkeit der Ortslage Dyck mit dem ÖPNV		
Maßnahmenbeschreibung	→ Bau einer Fußverkehrsanlage zur Erreichung des Bushaltepunkts		
Bemerkung	Derzeit besteht nur die Möglichkeit, den Bushaltepunkt über Grünflächen zu erreichen. Mobilitätseingeschränkte Menschen können den Bushaltepunkt demnach nicht erreichen. Es gilt zu prüfen, inwieweit der Baumbestand erhalten werden kann. Außerdem ist zu prüfen, ob Grunderwerbe zu tätigen sind.		
Baulicher Aufwand	gering	Umsetzungskosten	< 250.000 €
Realisierungszeitraum	5 bis 10 Jahre	Priorität	niedrig
zstl. Verantwortlichkeit	-	Kombination mit Maßnahme Nr.	-
Förderprogramm	Förderrichtlinien Nahmobilität, Richtlinien zur Förderung des kommunalen Straßenbaus		
Nächste Schritte	Erstellung eines Vorentwurfs zur Errichtung einer Fußverkehrsanlage (Investive Maßnahme)		

Lage im Stadtgebiet



Nr. 28

Gestaltungsvorschlag





Nr. 29

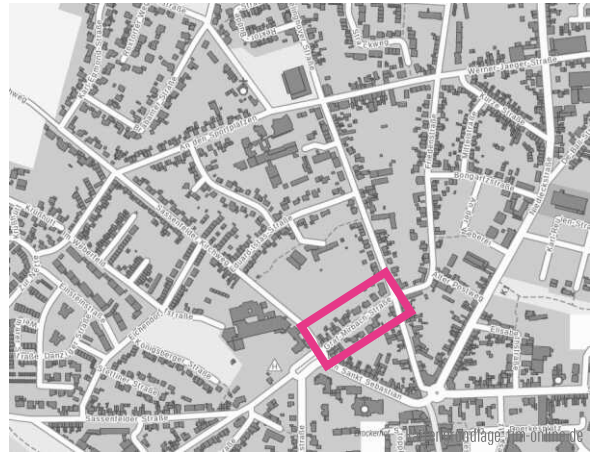
Maßnahmen-Nr.	L1.02		
Stadtteil	Lobberich		
Handlungsfeld	Berufs- und Ausbildungsverkehr		
Tangiertes Handlungsfeld	Nahmobilität		
Bereich / Abschnitt	Graf-Mirbach-Straße zwischen Wevelinghover Straße und Sassenfelder Straße		
Ausgangslage	→ Unechte Einbahnstraße mit Ausfahrt in Richtung Sassenfelder Straße		
Zielsetzung / Verkehrliche Wirkung	→ Erhöhung der Durchlässigkeit und Verkehrssicherheit für den Radverkehr → Eindeutige Beschilderung der Graf-Mirbach-Straße		
Maßnahmenbeschreibung	→ Einrichtung einer echten Einbahnstraße für den Kfz-Verkehr → Öffnung der Graf-Mirbach-Straße für den Radverkehr in beide Richtungen		
Bemerkung	Es gilt, hier eine eindeutige Verkehrsführung für den Kfz- und Radverkehr herzustellen. Der ruhende Verkehr im Zufahrtbereich schränkt einerseits die Sichtbeziehungen und andererseits die Verkehrssicherheit des Radverkehrs auf der Fahrbahn ein.		
Baulicher Aufwand	gering	Umsetzungskosten	< 25.000 €
Realisierungszeitraum	< 5 Jahre	Priorität	mittel
zstl. Verantwortlichkeit	-	Kombination mit Maßnahme Nr.	-
Förderprogramm	Förderrichtlinien Nahmobilität		
Nächste Schritte	Anordnung der Einbahnstraßenbeschilderung mit Freigabe für den Radverkehr in beide Richtungen Erstellung eines Vorentwurfs zur Anpassung der Radverkehrsführung (Investive Maßnahme)		

Umsetzung

Graf-Mirbach-Straße

- Einrichtung einer echten Einbahnstraße
- Anordnung Verkehrszeichen 220 - „Einbahnstraße“ + 1000-32 „Radfahrer kreuzen von rechts und links“ an östlicher Zufahrt
- Anordnung Verkehrszeichen 267 „Verbot der Einfahrt“ + 1022-10 „Radfahrer frei“ an westlicher Zufahrt
- Anpassung der Radverkehrsführung über Fahrradschleusen
- Prüfung der Sichtbeziehungen infolge des vorhandenen ruhenden Verkehrs und der Grünanlage

Lage im Stadtgebiet



Nr. 29

Planungsvorschlag





Lobberich: Knotenpunkt Düsseldorf Straße / Caudebec-Ring - Blickrichtung: Norden
(Quelle: Stadt Nettetal)

Nr. 30

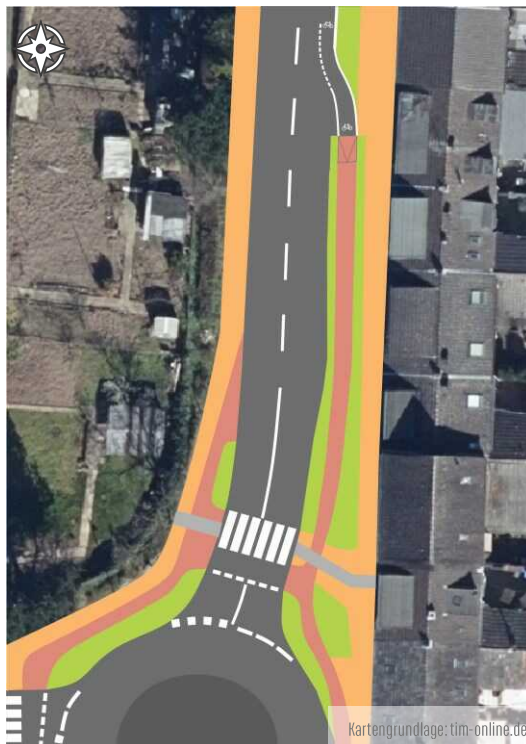
Maßnahmen-Nr.	L4.35		
Stadtteil	Lobberich		
Handlungsfeld	Förderung der Nahmobilität		
Tangiertes Handlungsfeld	-		
Bereich / Abschnitt	Kreisverkehr Düsseldorf Straße / Caudebec-Ring		
Ausgangslage	→ Unsichere Führung des Radverkehrs auf die Fahrbahn in Richtung Norden → Hohe Verkehrsstärke (6.500 Kfz / Tag) in Verbindung mit Tempo 50		
Zielsetzung / Verkehrliche Wirkung	→ Verkehrssichere Führung des Radverkehrs auf die Fahrbahn → Entschleunigung des Kfz-Verkehrs in dem Bereich		
Maßnahmenbeschreibung	→ Bauliche Anpassung der Fahrradschleuse in Richtung Norden → Bauliche Entschleunigung des Kfz-Verkehrs		
Bemerkung	Derzeit wird der Radverkehr auf die Fahrbahn geführt; links vom Radverkehr verkehren eine hohe Anzahl Kfz, rechts parken derzeit Kfz. Der Radverkehr wird auf einer schmalen Fahrbahn auf diese Weise in eine subjektiv und objektiv unsicher wirkende Situation geführt.		
Baulicher Aufwand	gering	Umsetzungskosten	< 50.000 €
Realisierungszeitraum	< 5 Jahre	Priorität	hoch
zstl. Verantwortlichkeit	-	Kombination mit Maßnahme Nr.	-
Förderprogramm	Förderrichtlinien Nahmobilität		
Nächste Schritte	Erstellung eines Vorentwurfs zur Einrichtung einer sicheren Radverkehrsführung (Investive Maßnahme)		

Lage im Stadtgebiet



Nr. 30

Planungsvorschlag



Umsetzung

Gemäß den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 2010), sind auf Straßen mit einer Verkehrsstärke von 6.500 Kfz pro Tag und einer zulässigen Geschwindigkeit von 50 km/h mindestens Schutzstreifen anzulegen, um den Radverkehr auf der Fahrbahn zu führen. Aufgrund der schmalen Fahrbahnbreite von maximal 6,50 m auf der Düsselstraße, ist die Anlage von Schutzstreifen oder Radfahrstreifen nicht möglich. Die Anlage eines Schutzstreifens ist aufgrund der erforderlichen Breiten erst bei Fahrbahnbreiten > 7,50 m möglich.

Aufgrund der schmalen Fahrbahn in der Zufahrt zur Düsselstraße besteht derzeit eine unsichere Führung des Radverkehr auf die Fahrbahn. Durch eine Reduzierung des Stellplatzangebots kann jedoch in dem Bereich eine Verbesserung für den Radverkehr erreicht werden.



Leuth: Hampoel, Höhe HNR 23 – Blickrichtung Osten
(Quelle: IGS mbH)

Nr. 31

Maßnahmen-Nr.	Le4.01		
Stadtteil	Leuth		
Handlungsfeld	Förderung der Nahmobilität		
Tangiertes Handlungsfeld	Berufs- und Ausbildungsverkehr		
Bereich / Abschnitt	Bereich Hampoel von B 221 bis Ortsausgang Buscher Weg		
Ausgangslage	→ Wechsel zwischen Tempo 30 (Bereich der Schule) und Tempo 50		
Zielsetzung / Verkehrliche Wirkung	<ul style="list-style-type: none"> → Einheitliches Geschwindigkeitsniveau → Erhöhung der Schulwegsicherheit → Aufwertung der Querungssituation 		
Maßnahmenbeschreibung	→ Zur Vereinheitlichung der Geschwindigkeit soll auf Strecken von unter 300 m Länge ebenfalls Tempo 30 angeordnet werden		
Bemerkung	-		
Baulicher Aufwand	gering	Umsetzungskosten	< 25.000 €
Realisierungszeitraum	< 5 Jahre	Priorität	hoch
zstl. Verantwortlichkeit	Kreis Viersen	Kombination mit Maßnahme Nr.	Le1.05, Le1.06, Le4.02
Förderprogramm	Förderrichtlinien Nahmobilität		
Nächste Schritte	Anordnung von Tempo 30 auf dem gesamten Abschnitt (Hampoel / Buscher Weg)		

Lage im Stadtgebiet



VZ 274-30

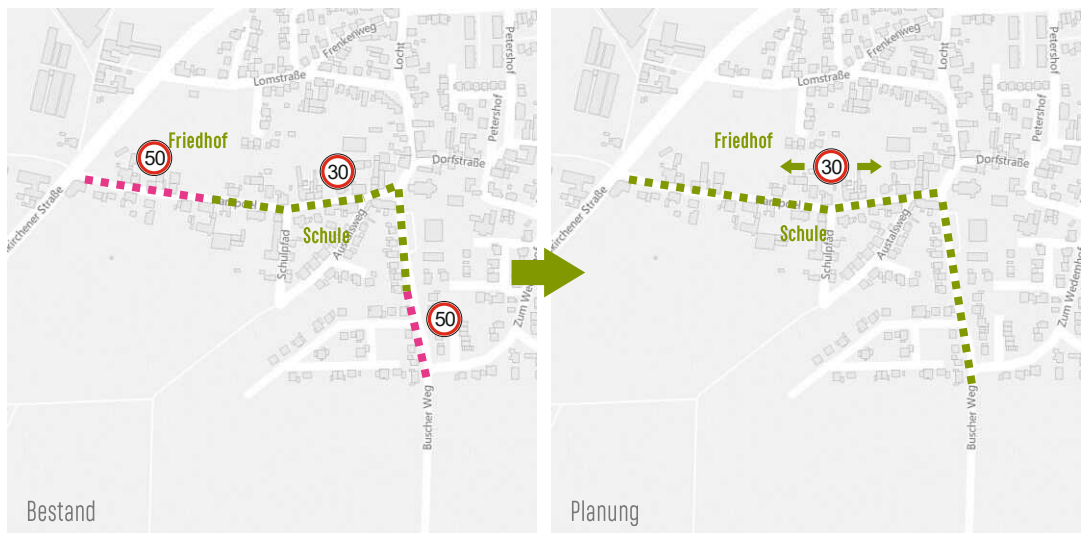
§ 3 Abs. 2a StVO

„Wer ein Fahrzeug führt, muss sich gegenüber Kindern, hilfsbedürftigen und älteren Menschen, insbesondere durch Verminderung der Fahrgeschwindigkeit und durch Bremsbereitschaft, so verhalten, dass eine Gefährdung dieser Verkehrsteilnehmer ausgeschlossen ist.“

VwV-StVO zu § 41 zu Zeichen 274

„Innerhalb geschlossener Ortschaften ist die Geschwindigkeit im unmittelbaren Bereich von an Straßen gelegenen Kindergärten, [...] allgemeinbildenden Schulen, [...] Alten- und Pflegeheimen, [...] in der Regel auf Tempo 30 km/h zu beschränken, soweit die Einrichtungen über einen direkten Zugang zur Straße verfügen oder im Nahbereich der Einrichtungen starker Ziel- und Quellverkehr [...] vorhanden ist. Dies gilt insbesondere auch auf klassifizierten Straßen [...].“

Planungsvorschlag





Nr. 32

Maßnahmen-Nr.	Le1.01 + Le1.03		
Stadtteil	Leuth		
Handlungsfeld	Berufs- und Ausbildungsverkehr		
Tangiertes Handlungsfeld	Nahmobilität		
Bereich / Abschnitt	Schopspad und Locht		
Ausgangslage	<ul style="list-style-type: none"> → Einbahnstraßenregelung auf der Straße Locht: Durchfahrt in Fahrtrichtung Norden → Enger Straßenraum auf der Straße Schopspad schränkt Begegnungsverkehr ein → Schleichverkehre durch Lkw auf der Straße Schopspad 		
Zielsetzung / Verkehrliche Wirkung	<ul style="list-style-type: none"> → Reduzierung des Durchgangsverkehrs → Erhöhung der Verkehrssicherheit durch Reduzierung der Abbiegebeziehungen 		
Maßnahmenbeschreibung	<ul style="list-style-type: none"> → Einrichtung einer Einbahnstraße auf der Straße Schopspad zwischen B 221 und Xyländerweg: Durchfahrt in Fahrtrichtung Norden → Änderung der Einbahnstraßenrichtung auf der Straße Locht: Durchfahrt in Richtung Süden → Anordnung Durchfahrtsverbot für Schwerverkehr 		
Bemerkung	-		
Baulicher Aufwand	gering	Umsetzungskosten	< 5.000 €
Realisierungszeitraum	< 5 Jahre	Priorität	mittel
zstl. Verantwortlichkeit	-	Kombination mit Maßnahme Nr.	-
Förderprogramm	Derzeit kein Förderprogramm verfügbar.		
Nächste Schritte	Anordnung der Einbahnstraße Schopspad und des Durchfahrtsverbots für den Schwerverkehr auf Locht und Schopspad		

Lage im Stadtgebiet



Nr. 32

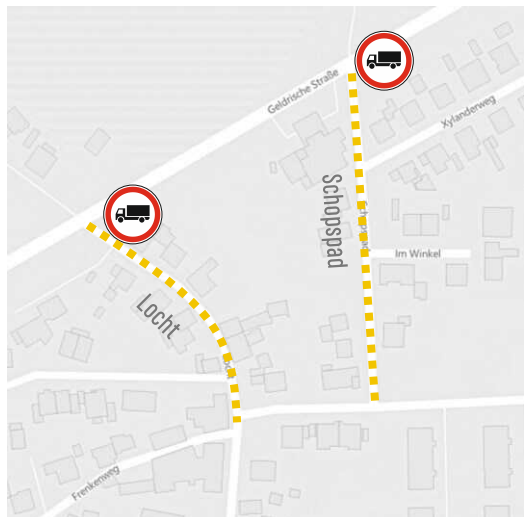
Straßenraum Locht



Straßenraum Schopspad



Planungsvorschlag





Nr. 33

Maßnahmen-Nr.	Le4.03		
Stadtteil	Leuth		
Handlungsfeld	Förderung der Nahmobilität		
Tangiertes Handlungsfeld	Berufs- und Ausbildungsverkehr		
Bereich / Abschnitt	Zwischen Hinsbecker Straße (L 373) und B 221		
Ausgangslage	<ul style="list-style-type: none"> → Aktuelle Geschwindigkeit: 30 km/h → Linienbusverkehr auf der Dorfstraße 		
Zielsetzung / Verkehrliche Wirkung	<ul style="list-style-type: none"> → Teil der Radvorrangroute zur Verbindung zwischen Hinsbeck und Leuth → Verbindung in Richtung niederländische Grenze und Straelen → Reduzierung des Durchgangsverkehrs (insbesondere Schwerverkehr) 		
Maßnahmenbeschreibung	<ul style="list-style-type: none"> → Einrichtung einer Fahrradstraße in drei Abschnitten → Anordnung von Lkw-Durchfahrtsverboten 		
Bemerkung	Konfliktpotenzial durch den ruhenden Verkehr auf der Fahrbahn entlang Dorfstraße und Locht Die Einrichtung einer Fahrradstraße in den Abschnitten Locht und Dorfstraße stellt ein langfristiges Ziel dar.		
Baulicher Aufwand	gering	Umsetzungskosten	< 25.000 €
Realisierungszeitraum	5 bis 10 Jahre	Priorität	mittel
zstl. Verantwortlichkeit	-	Kombination mit Maßnahme Nr.	Le2.09, Le4.09, Le4.11, Le4.13, Le4.14
Förderprogramm	Förderrichtlinien Nahmobilität, Klimaschutz durch Radverkehr, Sonderprogramm „Stadt und Land“		
Nächste Schritte	Anordnung einer Fahrradstraße auf Locht / May / Dorfstraße		

Umsetzung

May (kurzfristige Umsetzung)

- Anordnung eines Lkw-Durchfahrtsverbots
- Einrichtung einer Fahrradstraße ohne Stellplätze im Straßenraum

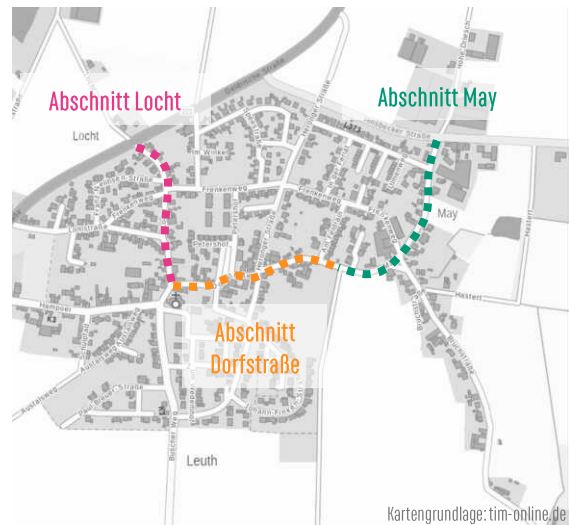
Locht (Langfristiges Ziel)

- Markieren der derzeitigen genutzten Stellplätze
- Anordnung eines Lkw-Durchfahrtsverbots
- Einrichtung einer Fahrradstraße

Dorfstraße (Langfristiges Ziel)

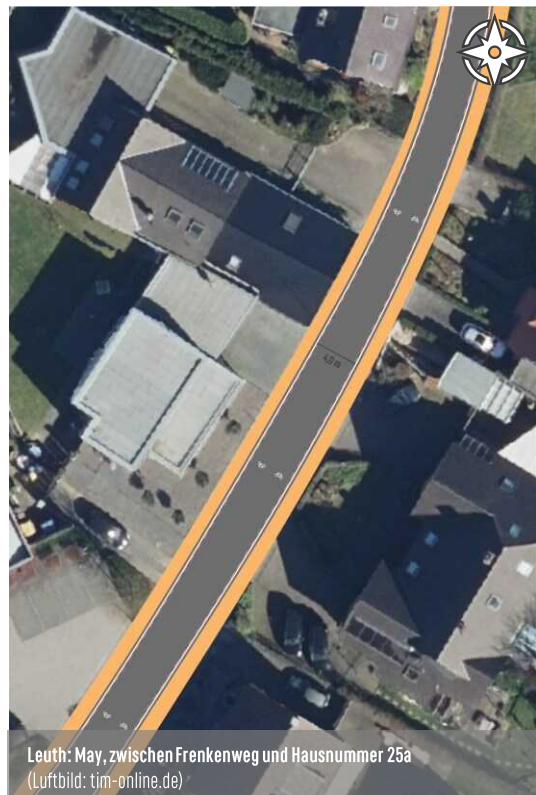
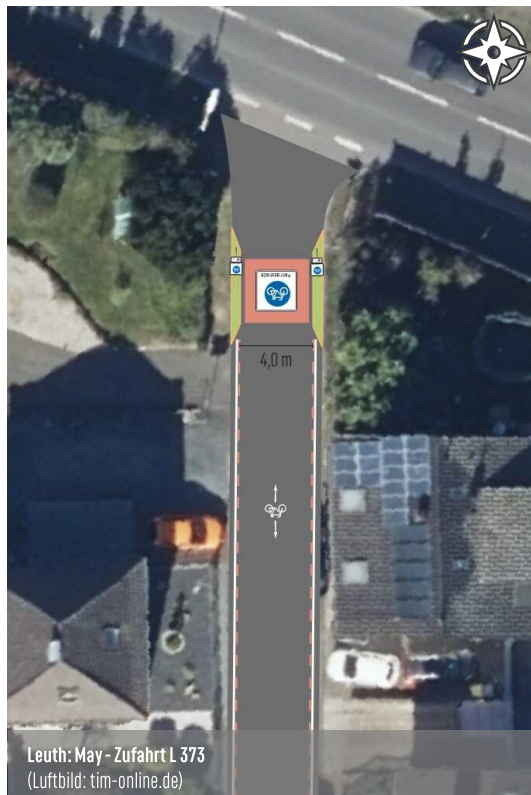
- Markieren der derzeitigen genutzten Stellplätze
- Anpassung des Knotenpunkts Dorfstraße / Locht
 - Anpassung Abbiegeradien
 - Einrichtung eines „freien Rechtsabbiegers“ für den Radverkehr aus Osten kommend
- Einrichtung einer Fahrradstraße (ggf. zusätzliche Unterbrechung der Fahrradstraße am Petershof z.B. für einen Shared-Space-Bereich)

Lage im Stadtgebiet



Nr. 33

Gestaltungsvorschlag





Leuth: L 373, Höhe Zufahrt May – Blickrichtung Westen
(Quelle: IGS mbH)

Nr. 34

Maßnahmen-Nr.	Le4.11+ Le2.09		
Stadtteil	Leuth		
Handlungsfeld	Förderung der Nahmobilität		
Tangiertes Handlungsfeld	Tourismus und Freizeitverkehr		
Bereich / Abschnitt	Übergang aus geplanter Fahrradstraße kommend: Locht über B 221 und May über L 373		
Ausgangslage	<ul style="list-style-type: none"> → L 373: DTV 9.000 Kfz / 24h; zulässige Geschwindigkeit: 70 km/h → B 221: DTV 14.000 Kfz / 24h; zulässige Geschwindigkeit: 70 km/h 		
Zielsetzung / Verkehrliche Wirkung	<ul style="list-style-type: none"> → Realisierung einer sicheren Querung infolge einer Radvorrangroute → Aufwertung der Erreichbarkeit der Naherholungsgebiete 		
Maßnahmenbeschreibung	→ Zur Überquerung der Bundes- und Landesstraße sollen sichere Querungsanlagen für den Fuß- und Radverkehr errichtet werden		
Bemerkung	Eine Verbesserung der Querungsmöglichkeiten der B 221 und der L 373 sollte konsequent mit den Straßenbaulastträgern erläutert werden. Es gilt zu prüfen, inwieweit Grunderwerbe zu tätigen sind.		
Baulicher Aufwand	gering bis mittel	Umsetzungskosten	< 50.000 €
Realisierungszeitraum	> 10 Jahre (Vision)	Priorität	hoch
zstl. Verantwortlichkeit	Kreis Viersen Straßen.NRW	Kombination mit Maßnahme Nr.	Le1.02, Le1.07
Förderprogramm	Förderrichtlinien Nahmobilität		
Nächste Schritte	Erstellung von Vorentwürfen zum Bau der zwei Querungsanlagen (Investive Maßnahmen)		

Lage im Stadtgebiet



Nr. 34

ERA 2010

An diesen Überquerungsstellen sind Überquerungsanlagen in der Regel notwendig:

- zul. Geschwindigkeit ≤ 50 km/h und Verkehrsstärke ≥ 1.000 Kfz/h
- zul. Geschwindigkeit > 50 km/h und Verkehrsstärke ≥ 500 Kfz/h
- es sind mehr als zwei Fahrstreifen hintereinander zu überqueren

Breitenmaße | RAST 2006

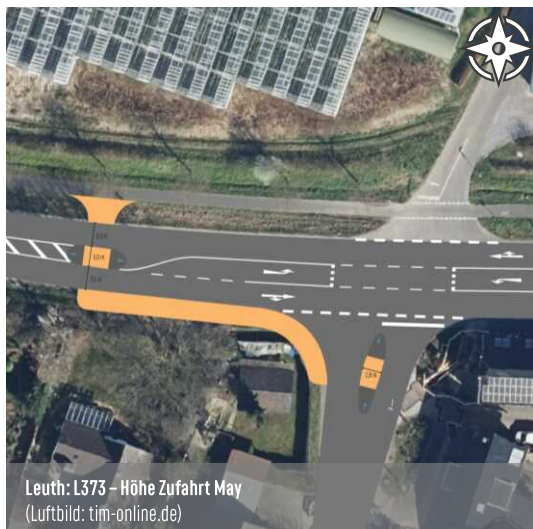
Bei nicht vermeidbarem Zwischenhalt: 3,0 x 4,0 m

Mindestbreite: 2,5 x 4,0 m

Gestaltungsvorschlag



Leuth: B221 – Höhe Zufahrt Locht
(Luftbild: tim-online.de)



Leuth: L373 – Höhe Zufahrt May
(Luftbild: tim-online.de)



Schaag: Boisheimer Straße (K4), Höhe HNR 11 – Blickrichtung Osten
(Quelle: IGS mbH)

Nr. 35

Maßnahmen-Nr.	S4.02 + S4.14		
Stadtteil	Schaag		
Handlungsfeld	Förderung der Nahmobilität		
Tangiertes Handlungsfeld	Berufs- und Ausbildungsverkehr		
Bereich / Abschnitt	Bereich Hubertusplatz und Boisheimer Straße zwischen Knotenpunkt Annastraße und Ortsausgang sowie Brachter Straße, Kindter Straße und Happelter Straße		
Ausgangslage	→ Aktuelle Geschwindigkeit: 50 km/h → Unsortierter ruhender Verkehr		
Zielsetzung / Verkehrliche Wirkung	→ Aufwertung der Querungssituation und Verkehrsberuhigung im Kernbereich und Umfeld der Grundschule + KiTa durch Abschnittsbildung		
Maßnahmenbeschreibung	→ Neusortierung des ruhenden Verkehrs → Reduzierung der gefahrenen Geschwindigkeit auf < 50 km/h → Rückbau der Bedarfsampel im Bereich des Hubertusplatzes und Verlegung der Querung		
Bemerkung	Die Anzahl der Stellplätze entlang der Boisheimer Straße soll erhalten bleiben; die Stellplätze sollen jedoch wechselseitig angeordnet und markiert werden.		
Baulicher Aufwand	gering	Umsetzungskosten	< 50.000 €
Realisierungszeitraum	< 5 Jahre	Priorität	mittel
zstl. Verantwortlichkeit	Kreis Viersen Straßen.NRW	Kombination mit Maßnahme Nr.	S4.02, S4.03, S4.04, S4.07, S4.08, S4.09, S4.10, S4.11, S4.12, S4.14, S4.16
Förderprogramm	Förderrichtlinien Nahmobilität		
Nächste Schritte	Erstellung eines Vorentwurfs zur Errichtung der Querungsanlage (Investive Maßnahme)		

Stufenweise Umsetzung

Boisheimer Straße

- Anordnung von wechselseitigem Parken im Straßenraum
- Verbesserung der Erreichbarkeit von verkehrssensiblen Einrichtungen
 - Verlegung der Querungsmöglichkeit auf der Boisheimer Straße
 - Einrichtung eines Fußgängerüberwegs auf Höhe der HNR 9 statt der Bedarfsampel

Hubertusplatz

- Anordnung Tempo 30 im Bereich des Hubertusplatzes
- Reduzierung des öffentlichen Parkraums zur Realisierung eines Quartiers-Hubs in Verbindung mit einer Ladestation für Kfz und einer Paketstation

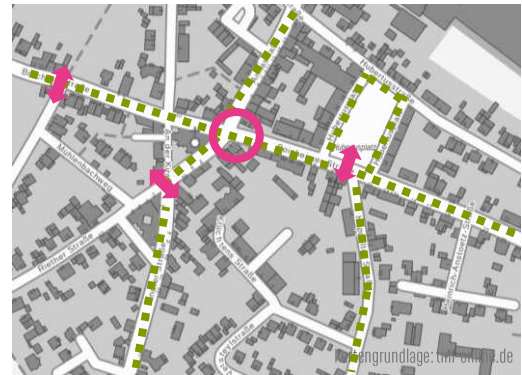
Brachter Straße

- Einrichtung einer Querungsmöglichkeit auf Höhe des Mühlenbachwegs als Teil der Abschnittsbildung West-Ost

Kindter Straße / Happelter Straße

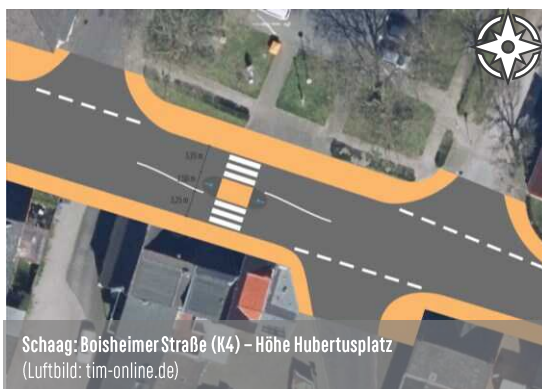
- Einrichtung von geschwindigkeitsdämpfenden Maßnahmen im Zuge der Schulwegsicherung und eines fußverkehrsfreundlichen Kernbereichs
- Einrichtung einer sicheren Querungsmöglichkeit am Knotenpunkt An der Kirche / Kindter Straße

Lage im Stadtgebiet

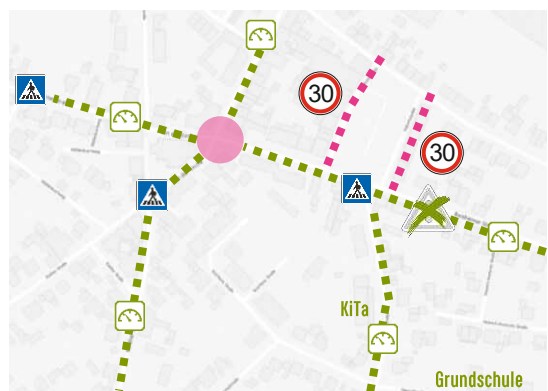


Nr. 35

Gestaltungsvorschlag



Planungsvorschlag





Schaag: Knotenpunkt Annastraße / Boisheimer Straße / Brachter Straße – Blickrichtung Westen
(Quelle: IGS mbH)

Nr. 36

Maßnahmen-Nr.	S4.16 (in Verbindung mit S4.07 und S4.08)		
Stadtteil	Schaag		
Handlungsfeld	Förderung der Nahmobilität		
Tangiertes Handlungsfeld	Berufs- und Ausbildungsverkehr		
Bereich / Abschnitt	Knotenpunkt An der Kirche (K 4) / Annastraße (L 387) sowie angrenzende Streckenabschnitte der L 387		
Ausgangslage	→ Unfallträchtiger vorfahrts geregelter Knotenpunkt → Knotenpunkt ist Teil des Vorrangnetzes für den Radverkehr → zul. Geschwindigkeit: 50 km/h		
Zielsetzung / Verkehrliche Wirkung	→ Erhöhung der Verkehrssicherheit → Verbesserung der Schulwegsicherheit		
Maßnahmenbeschreibung	→ Umbau des Knotenpunktes in einen Minikreisverkehr		
Bemerkung	Zur Umsetzung einer Kreisverkehrslösung ist sowohl weiterer Grunderwerb nötig als auch eine Abwägung, wie mit dem derzeitigen Baumbestand umgegangen werden soll.		
Baulicher Aufwand	hoch	Umsetzungskosten	> 150.000 €
Realisierungszeitraum	5 bis 10 Jahre	Priorität	hoch
zstl. Verantwortlichkeit	Strassen.NRW Kreis Viersen	Kombination mit Maßnahme Nr.	S4.02, S4.04, S4.11, S4.14
Förderprogramm	Richtlinie zur Förderung des kommunalen Straßenbaus		
Nächste Schritte	Erstellung eines Vorentwurfs zum Umbau des Knotenpunkts in Zusammenarbeit mit dem Kreis Viersen und Straßen.NRW (Investive Maßnahme)		

Stufenweise Umsetzung

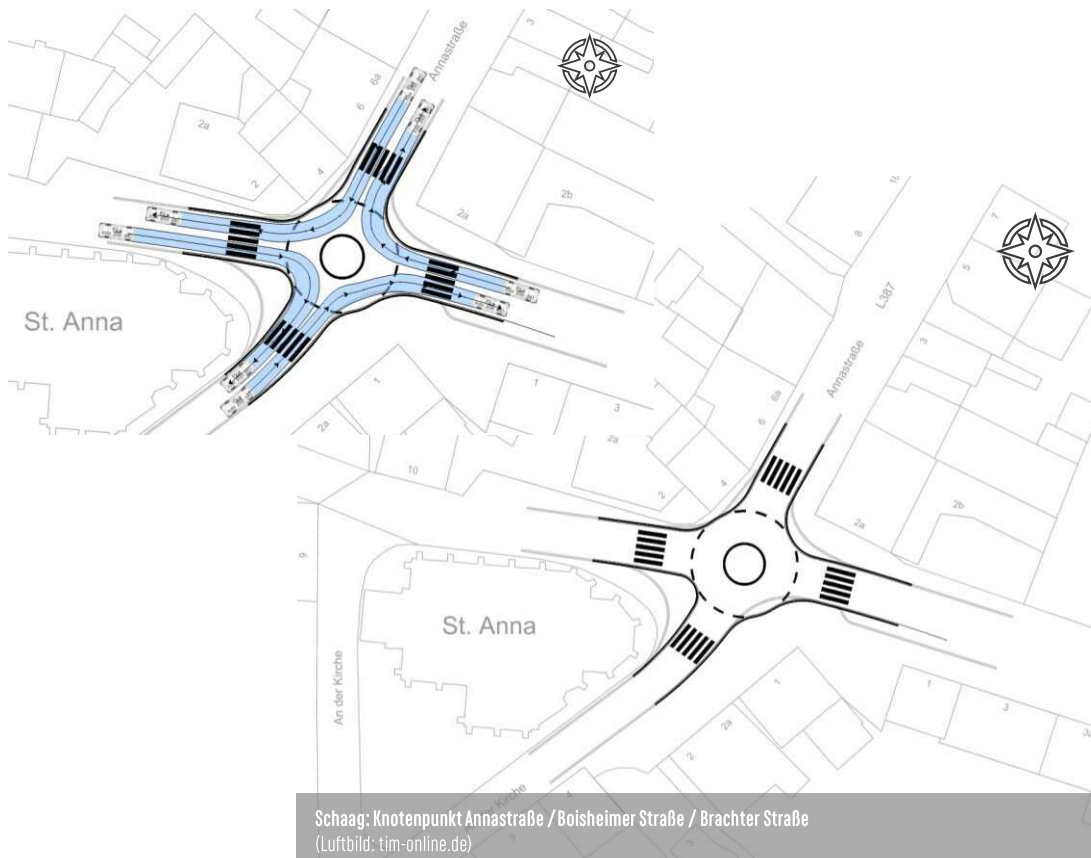
- Knotenpunkt Annastraße / An der Kirche**
- Minikreisverkehr mit 13 m Durchmesser
 - Überfahrbare Eckausrundung aufgrund ungünstiger Abbiegeradien
- Brachter Straße (westlich des Knotenpunkts)**
- Vereinheitlichung der Geschwindigkeit im Kernbereich (Ordnung)
 - Entschleunigung des Kfz-Verkehrs vor dem Knotenpunkt
- Annastraße (nördlich des Knotenpunkts)**
- Entschleunigung des Verkehrs aufgrund der Unfallsituation vor Ort (Unfälle durch ruhenden Verkehr – Sicherheit)

Lage im Stadtgebiet



Nr. 36

Gestaltungsvorschlag



Schaag: Knotenpunkt Annastraße / Boisheimer Straße / Brachter Straße
(Luftbild: tim-online.de)

IGS | Ingenieurgesellschaft STOLZ mbH

Hammfelddamm 6
41460 Neuss

T (0 21 31) 79 18 92 - 0
F (0 21 31) 79 18 92 - 30
E info@igs-ing.de

Heinrich-Grüber-Straße 19
12621 Berlin

(030) 43 972 81 - 8
(030) 43 972 81 - 6
www.igs-ing.de